

AEROTHAI 



รายงานประจำปี
2562

สารบัญ

004 สารจากประธานกรรมการ

006 สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

009 ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ

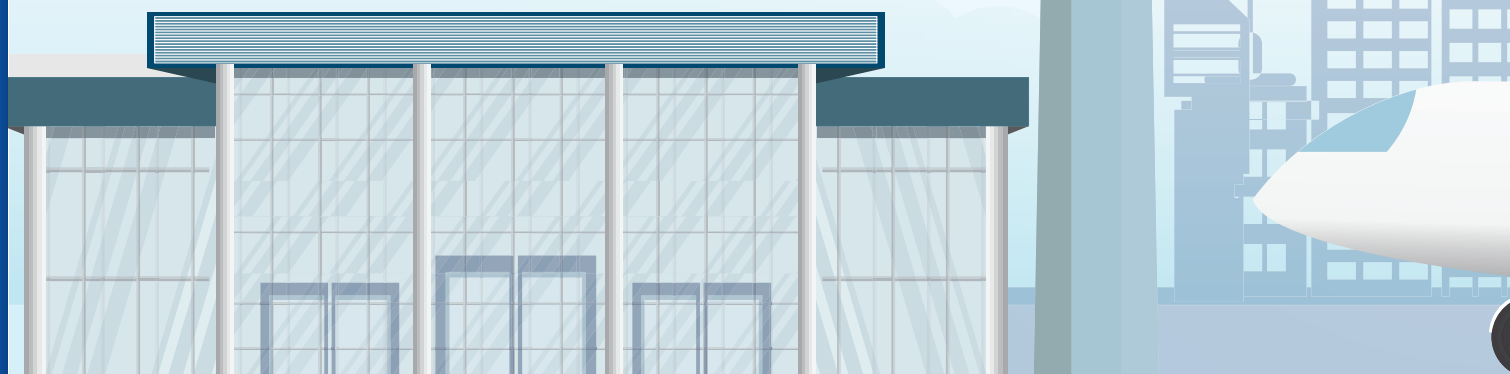
- ประวัติความเป็นมา 09
- วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ 10
- วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ 15
- ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ 16
- สถานประกอบการ 16
- ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป 17
- ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ 18
- ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต 19

020 โครงสร้างการบริหารองค์กร

- พังโครงสร้างองค์กร 20
- คณะกรรมการ 22
- คณะผู้บริหาร 26
- โครงสร้างอัตรากำลัง 31
- โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น 31
- หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ 32

033 แผนงานโครงการสำคัญ

- แผนงานโครงการสำคัญ 33
- บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่น ๆ 39



044

ผลการดำเนินงานขององค์กร

- บริการการเดินทางอากาศ 44
- บริการด้านบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ 45
- บริการสื่อสารการบิน 47
- บริการข่าวสารการบิน 47
- บริการเกี่ยวเนื่อง 48
- การพัฒนาด้านทรัพยากรบุคคล 50
- การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ 52
- การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ 58
- ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน 61
- การประเมินผลการดำเนินงาน 61
- การจัดอันดับเครดิตองค์กร 61
- รางวัลที่ได้รับระหว่างปี 61
- เรื่องเด่นในรอบปี 62

065

การบริหารจัดการองค์กร

- การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน 65

067

ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล

- โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ 67
- รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2562 67
- บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ 74
- คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ 82
- คำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง 84
- นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ 84

085

รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร

- รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน 85
- รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ 96
- รายงานทางการเงิน 98
- แนวโน้มทางการเงิน 103
- รายงานของผู้สอบบัญชี 104

สารจากประธานกรรมการ



“ บริษัทฯ จะยังคงยกระดับ
การพัฒนาคุณภาพการให้บริการ
ให้สอดคล้องกับความคาดหวัง
ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
โดยเชื่อมั่นว่าความก้าวหน้าขององค์กร
จะช่วยส่งเสริมการเติบโตที่ยั่งยืน
ของกิจการบินของประเทศและของภูมิภาค

เนื่องในโอกาสสมโภชครบรอบพระราชพิธีบรมราชาภิเษก พุทธศักราช 2562 กระผมมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้ร่วมกับผู้บริหารและพนักงานของบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดโครงการเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสสมโภชครบรอบพระราชพิธีบรมราชาภิเษกวิทยการบินฯ ห่วงใยความปลอดภัยใส่ใจคุณภาพชีวิตเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตและร่วมสร้างความปลอดภัยให้แก่ชุมชนโดยรอบสถานประกอบการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับภารกิจหลักที่มุ่งเน้นด้านความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ

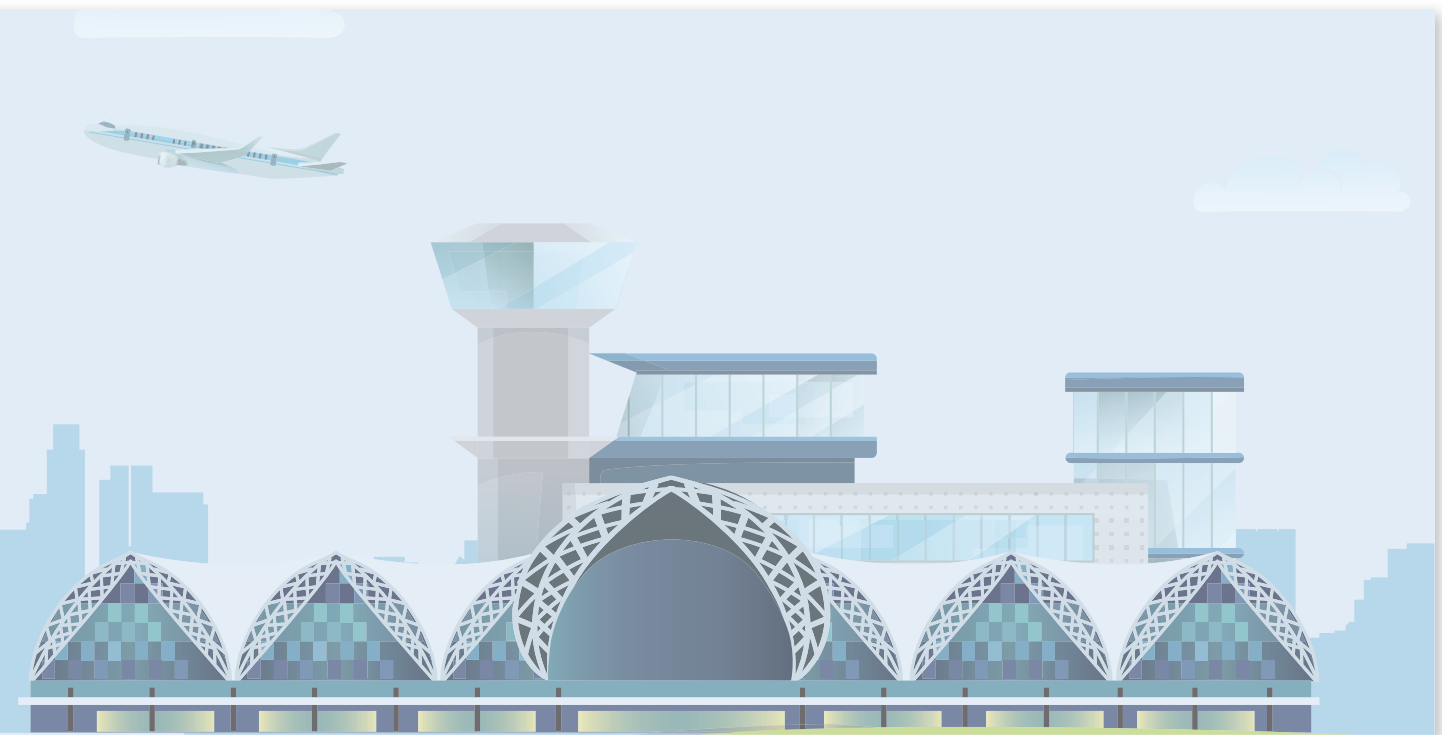
การให้บริการการเดินอากาศต้องคำนึงถึง “คุณภาพการให้บริการ” เป็นสิ่งสำคัญสูงสุด บริษัทฯ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศจึงให้ความสำคัญและมุ่งมั่นในการรักษามาตรฐานและยกระดับคุณภาพบริการเพื่อความยั่งยืนตามวิสัยทัศน์องค์กรที่ปรับบทบทใหม่ในปีนี้เป็น “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” และกำหนดพันธกิจ ค่านิยมองค์กรและแผนยุทธศาสตร์ตามแผนวิสาหกิจปี พ.ศ. 2563-2567 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ รวมทั้งให้สอดคล้องตามกรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งเป็นเป้าหมายของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

ในปี 2562 อุตสาหกรรมการบินของประเทศยังคงเผชิญกับความท้าทายจากเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นแบบชะลอตัวตามทิศทางเศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของรัฐบาลและการสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องจากภาครัฐ บริษัทฯ จึงต้องให้ความสำคัญอย่างยิ่งยวดกับการเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศควบคู่กับการยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและร่วมสร้างคุณค่าให้กับ

กิจการบินตลอดจนความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

บริษัทฯ ได้มีการลงทุนโครงการสำคัญทางยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศและความสามารถในการรองรับเที่ยวบินซึ่งมีความก้าวหน้าเป็นที่น่าสนใจ ทั้งเรื่องการออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศสำหรับสนามบินที่มีความซับซ้อนของการจราจรทางอากาศ การพัฒนาเส้นทางบิน การส่งเสริมและร่วมขับเคลื่อนระบบห้วงอากาศของประเทศให้เป็นไปตามแผนการเดินอากาศสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สำหรับการยกระดับความปลอดภัย บริษัทฯ มุ่งมั่นแก้ไขและปรับปรุงข้อตรวจพบจากการเกิดอุบัติเหตุ และให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากความเหนื่อยล้าตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บริษัทฯ มุ่งมั่นดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการ



เดินอากาศและร่วมมือกับท่าอากาศยานต่าง ๆ ในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศและองค์กรด้านการบินต่าง ๆ ในระดับภูมิภาคและระดับโลก เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานการบินร่วมกัน ตลอดจนตระหนักถึงความสำคัญในการเตรียมความพร้อมทั้งทางด้านองค์ความรู้ของบุคลากร ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการทำงาน เทคโนโลยี และระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อรับมือกับความท้าทายใหม่ ๆ ตลอดจนการขับเคลื่อนองค์กรสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

บริษัทฯ ยังคงยึดมั่นหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีและหลักธรรมาภิบาลในการดำเนินกิจการด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส และรับผิดชอบต่อสังคม โดยให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและชุมชนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทั้งเรื่องการผลิตด้านการแก้ปัญหาภัยพิบัติและภัยธรรมชาติ ปัญหาวินัยการบิน

ระบบระบบสื่อสารการบิน ตลอดจนปัญหาด้านมาตรฐานของบริการอุตุนิยมวิทยาการบินเพื่อให้ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนเชื่อมั่นต่อองค์กรในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศและเพื่อความเติบโตที่ยั่งยืน

สำหรับการดำเนินงานในอนาคตบนความท้าทายของโลกการบิน บริษัทฯ จะยังคงยกระดับการพัฒนาคุณภาพการให้บริการให้สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยเชื่อมั่นว่าความก้าวหน้าขององค์กรจะช่วยส่งเสริมการเติบโตที่ยั่งยืนของกิจการบินของประเทศและของภูมิภาค

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้มอบนโยบาย กำกับดูแล และติดตามผลการปฏิบัติงานในการกิจอันสำคัญนี้อย่างต่อเนื่อง จึงขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงฝ่ายบริหารและพนักงานมา ณ โอกาสนี้ และขอให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะมุ่งมั่นและพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสืบไป

พลอากาศเอก

๑. ชัยชนะ

(ศิวเกียรติ์ ชัยชนะ)
ประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

“

มุ่งมั่นในการพัฒนาบริการที่มีคุณภาพ
ควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อมและสังคม
ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนยังคงยึดมั่น
ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความรู้ ความสามารถ
เพื่อร่วมกันสร้างองค์กรให้ก้าวหน้า
อย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป

”



บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินกิจการบริหารจราจรทางอากาศ ภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ ให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน รวมถึงบริการข่าวสารการเดินอากาศและงานแผนที่เดินอากาศ ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาล จนถึงปัจจุบันเป็นเวลา 71 ปี ด้วยความมุ่งมั่นที่จะยกระดับคุณภาพการให้บริการที่มีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของสายการบินผู้ใช้บริการ พัฒนาศักยภาพเพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลก ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนหน่วยงานภาครัฐและนานาชาติเพื่อร่วมกันพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศของประเทศและของภูมิภาค

ในปี 2562 ปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 จากปีที่ผ่านมา โดยมีเที่ยวบินทั้งหมด 1.05 ล้านเที่ยวบิน และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีในรอบ 10 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552-2562 เท่ากับร้อยละ 10 หรือเพิ่มขึ้น 2.5 เท่า ในรอบ 10 ปี และคาดการณ์ว่าในปี 2563 จะมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด 1.1 ล้านเที่ยวบิน บริษัทฯ จึงต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับความท้าทายที่กำลังจะมาถึงด้วยความมุ่งมั่นบริหารจัดการให้แผนงานโครงการต่าง ๆ ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย

แผนงานโครงการตามแผนยุทธศาสตร์องค์กร 5 ปี มีความก้าวหน้างานที่สำคัญในปี 2562 ดังนี้

1. บริษัทฯ ได้แก้ไข/ปรับปรุงข้อตรวจพบจากการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (Serious Incident)/อุบัติเหตุร้ายแรงปานกลาง (Major Incident)

และข้อขัดข้องในการให้บริการจราจรทางอากาศ รวมถึงการป้องกันความเสี่ยงจากประเด็นความปลอดภัยจากการจัดทำ Safety Survey/Audit และการพัฒนาระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากความเสี่ยงจากข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อลดผลกระทบด้านความปลอดภัยในการให้บริการจราจรทางอากาศ รวมถึงส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยและพัฒนาระบบการบริหารความปลอดภัย (Safety Management System) ตลอดจนสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยให้กับ

ฝ่ายบริหารและเจ้าหน้าที่ทั่วทั้งองค์กรอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ในปีนี้อัตราการเกิดอุบัติเหตุการลดลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ISO 22301:2012) สำหรับส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ) และจะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่ส่วนภูมิภาคทั่วประเทศภายในปี 2563

ในปีนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดให้มีการพัฒนาห้วงอากาศสำหรับสนามบินที่มีความซับซ้อนของการจราจรทางอากาศ (Metroplex) ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2564 และทำการวิเคราะห์หาข้อดีความสามารถในการรองรับทางวิ่ง (Runway Capacity) ของสนามบิน รวมทั้งพัฒนาเส้นทางบินสำหรับอากาศยานที่ปฏิบัติการบินด้วยกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule) รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางบินและการบริหารห้วงอากาศ ตลอดจนร่วมพัฒนาท่าอากาศยานต่าง ๆ และได้ร่วมส่งเสริมและขับเคลื่อนระบบห้วงอากาศของประเทศให้เป็นไปตามแผนการเดินทางอากาศสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2. บริษัทฯ ได้กำหนดแผนสรรหาอัตรากำลังให้เพียงพอเหมาะสม

รวมทั้งให้มีระบบประเมินความสามารถบุคลากรทั่วทั้งองค์กรเพื่อจัดการพัฒนาบุคลากรสอดคล้องกับทิศทางและเป้าหมายองค์กร เนื่องจากการขับเคลื่อนงานให้สำเร็จต้องอาศัยวัฒนธรรมองค์กร และบุคลากรที่พร้อมปรับตัวเท่าทันการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในองค์กรและจากปัจจัยภายนอก โดยหนึ่งในเรื่องสำคัญที่มีผลกระทบ คือ การเปลี่ยนถ่ายระบบเทคโนโลยีไปสู่ระบบใหม่ การเปลี่ยนแปลงด้านข้อกำหนดและมาตรฐานการปฏิบัติงาน และการเปลี่ยนไปสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างสมดุลในชีวิตการทำงานและการพัฒนาคุณภาพชีวิตพนักงานผ่านกิจกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

ในปีนี้บริษัทฯ เริ่มทบทวนวัฒนธรรมองค์กรเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป โดยระดมความคิดของผู้บริหารระดับสูง และสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน นำมาสู่วัฒนธรรมองค์กรใหม่ คือ AEROTeam ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก 5 ด้าน ได้แก่ Accountability, Ethics, Result-Oriented, Operational Excellence และ Teamwork โดยจะใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมให้พนักงานมีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ เพื่อร่วมกันนำพาองค์กรไปสู่ทิศทางและเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

3. บริษัทฯ ได้รับการประเมินตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal)

โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผลประเมินในปี 2561 เท่ากับ 4.5862 คะแนน (เต็ม 5 คะแนน) เพิ่มขึ้น

จากปีก่อนที่ระดับคะแนน 4.1652 และผลการจัดอันดับเครดิตองค์กร โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ในปี 2562 ที่ระดับ “AAA” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” ซึ่งสะท้อนถึงสถานะการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศหลักของประเทศ มีสถิติด้านความปลอดภัยที่ดี สถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์

ในงานด้านนวัตกรรม ผลงาน “ระบบควบคุมและแสดงสถานะอุปกรณ์อัจฉริยะ (Intelligent Monitoring and Control System)” ได้รับรางวัลเหรียญเงิน ประเภท Computer-Science-Electricity-Method of Communication (Class C) จากการประกวดผลงานสิ่งประดิษฐ์นานาชาติ “International Exhibition of Inventions of Geneva” ซึ่งจัดขึ้นในเดือนเมษายน 2562 ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และรางวัลพิเศษ (Special Prize) จาก The Institute of Inventors and Researchers of Iran อีกด้วย

ในเรื่องหลักการกำกับดูแลที่ดี บริษัทฯ มีการส่งเสริมปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณผ่านกิจกรรมต่าง ๆ และมาตรการการป้องกันทุจริต ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน โดยสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ อยู่ในระดับดีมากโดยตลอด

4. บริษัทฯ ได้ร่วมผลักดันการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติ โคมลอยและโคมควันอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

นอกจากนี้ยังร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ ผลักดันการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับกวนระบบสื่อสารการบิน รวมทั้งร่วมมือกับกรมอุตุนิยมวิทยาผลักดันการแก้ไขปัญหาด้านมาตรฐานของบริการอุตุนิยมวิทยาการบินเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ในเวทีระดับภูมิภาคและระดับโลก บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการบินต่างประเทศ และส่งผู้แทนร่วมเป็นคณะทำงานชุดต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนามาตรฐานการให้บริการเดินอากาศ โดยในปีนี้บริษัทฯ ได้รับเกียรติเป็นเจ้าภาพการจัดประชุมขององค์กร Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้ CANSO Safety Standing Committee เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็นทางด้านการบริหารด้านความปลอดภัย ติดตามและกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาความปลอดภัยร่วมกัน

5. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System) ก้าวหน้าตามลำดับ

โดยในปีนี้บริษัทฯ ได้เริ่มใช้งานระบบบริการการเดินอากาศระบบใหม่เป็นระบบหลักแล้ว ประกอบด้วยที่ศูนย์ควบคุมการบิน เชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ศูนย์ควบคุมการบินอุดร ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค รวมทั้งหอบังคับการบินทั่วประเทศ โดยคาดว่าจะเปิดใช้งานระบบใหม่อย่างเต็มระบบในปี 2563 และในปีนี้บริษัทฯ ยังได้ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบินของไทย จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและสร้างความยั่งยืนของระบบการบินของประเทศไทย ซึ่งเป็นงานที่บริษัทฯ ผลักดันมาอย่างต่อเนื่อง

ด้วยความมุ่งมั่นในการพัฒนาบริการที่มีคุณภาพควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อมและสังคม ฝ่ายบริหารและพนักงานทุกคนยังคงยึดมั่น ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความรู้ ความสามารถ เพื่อร่วมกันสร้างองค์กรให้ก้าวหน้าอย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป

โอกาสนี้ ผมขอขอบพระคุณผู้ถือหุ้น หน่วยงานผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ให้ความไว้วางใจ สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา



(นายสมนึก รงค์ทอง)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ

ประวัติความเป็นมา

หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบินจึงต้องเลิกกิจการ ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุด การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2491 เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย จนกระทั่งต่อมารัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของภารกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและการพัฒนากิจการการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2506 และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจําร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีการบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ



วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงที่สุดอย่างยั่งยืน”

(วิสัยทัศน์ที่ได้ปรับทบทวนในปี 2562 ประกอบการพัฒนาและดำเนินการกิจกรรม
ตามกรอบยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจปี พ.ศ. 2563-2567)

พันธกิจ

“เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนอง
ความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน
และมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบิน
และผลประโยชน์แห่งชาติ”





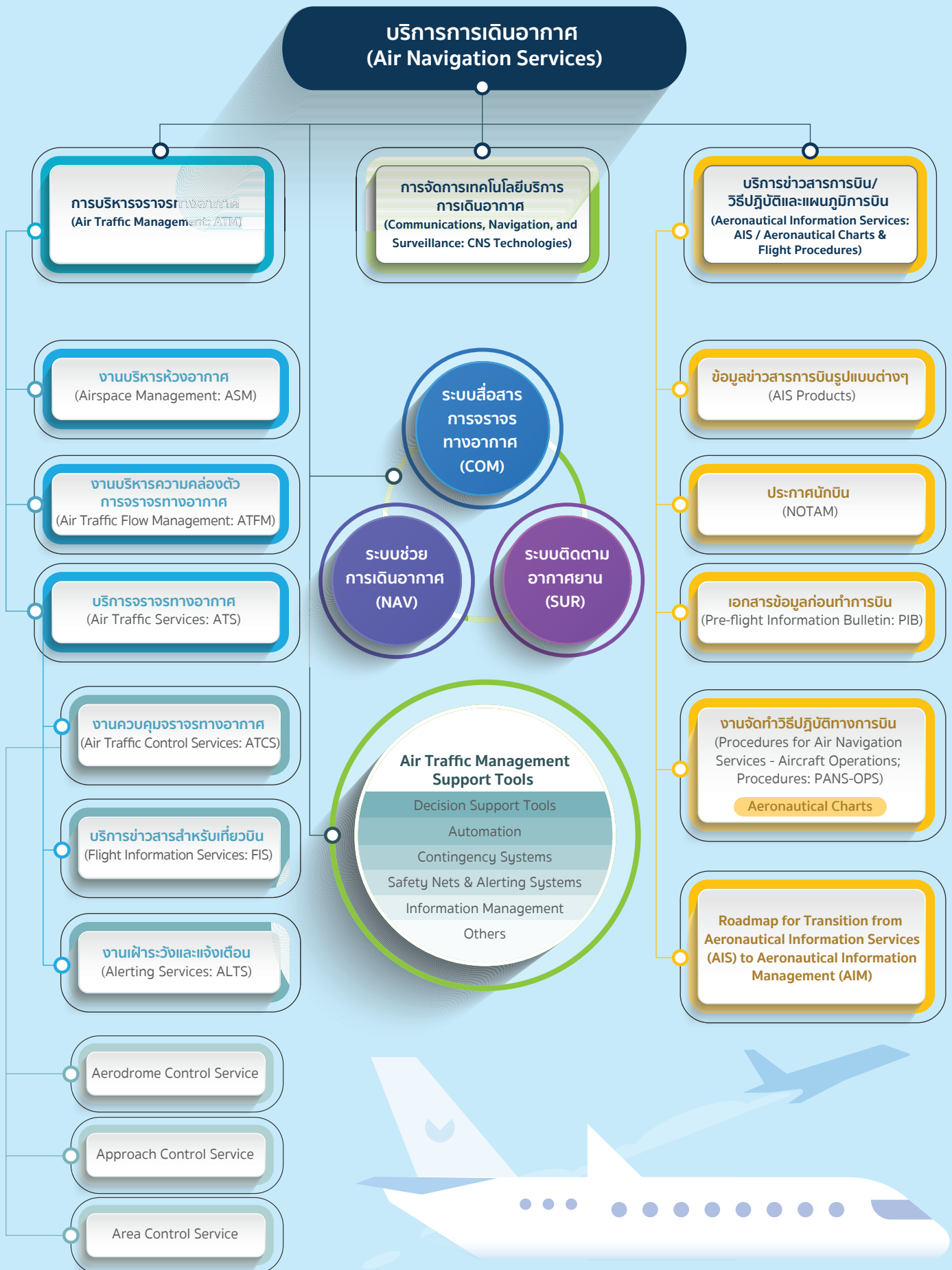
ภารกิจ

บริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการการเดินอากาศ ดังนี้

1. การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ภายในเขตแฉ่งข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region) เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพทางการบินของผู้ใช้ห้วงอากาศในประเทศไทย
2. การบริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Aeronautical Communications, Navigation and Surveillance (CNS) System/Services)
3. การบริการข่าวสารการเดินอากาศและงานแผนที่เดินอากาศ (Aeronautical Information Services (AIS) and Aeronautical Charts & Flight Procedures)

รวมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายรัฐบาล





ภาพรวมภารกิจให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)

ภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) บริษัทฯ ให้บริการการเดินอากาศในบริเวณพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศของสนามบินและเขตประชิดสนามบิน (Terminal Airspace) จำนวน 35 แห่งทั่วประเทศ และเขตบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Enroute Airspace) ผ่านระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Air Traffic Management/Communications, Navigation and Surveillance Systems: ATM/CNS) การให้บริการการเดินอากาศในพื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วย



การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM) ได้แก่

- ก. การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM)
- ข. การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM)
- ค. บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) ซึ่งแบ่งย่อยได้เป็น

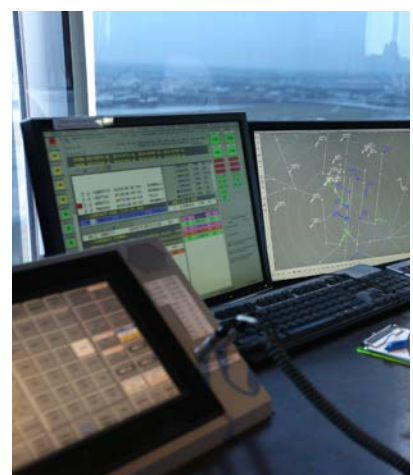
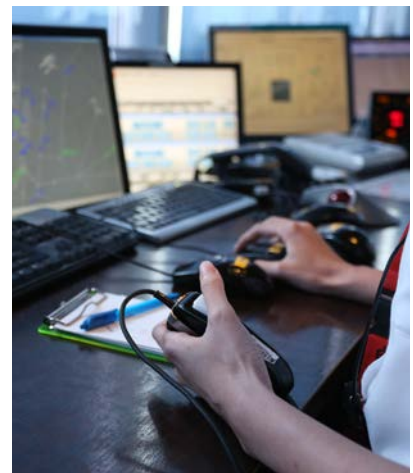
(1) งานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Services: ATCS)

โดยแบ่งย่อยพื้นที่/ขอบเขตการให้บริการออกเป็น 3 ส่วนตามบริเวณที่ควบคุม คือ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Service) ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ บริเวณสนามบิน รวมทั้งควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานบนทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดในพื้นที่รับผิดชอบบริเวณโดยรอบสนามบิน
- บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จัดการจราจรในเขตประชิดสนามบิน เป็นเสมือนตัวกลางในการจัดการจราจรระหว่างหอบังคับการบินและศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งสามารถแบ่งการควบคุมออกเป็น 2 ลักษณะ คือ 1) ให้บริการ ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และ 2) ให้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ
- บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service) ปฏิบัติงานโดยศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (Area Control Centre: ACC) ตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานทุกลำที่บินในพื้นที่รับผิดชอบภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

(2) บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service: FIS)

(3) งานเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services: ALTS)



การจัดการเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS)

มีระบบโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศหลัก ๆ ได้แก่

- ก. **ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System)** เพื่อติดต่อสื่อสารภาคพื้นระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และการสื่อสารภาคพื้นสู่อากาศยานระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน
- ข. **ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System)** เป็นระบบที่ใช้ช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งการนำร่องสำหรับปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และนำร่องสำหรับการบินลงสู่สนามบินให้เป็นไปอย่างเที่ยงตรงและแม่นยำ ซึ่งรวมถึงระบบนำร่องอากาศยานด้วยสัญญาณดาวเทียม (Performance Based Navigation: PBN) ด้วย
- ค. **ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)** เป็นระบบที่บอกตำแหน่ง พิกัด และระดับความสูงของอากาศยานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการทำการบินของอากาศยานได้ ซึ่งมีทั้งแบบติดตั้งสำหรับใช้งานที่เขตประชิดสนามบิน สำหรับติดตามอากาศยานตามเส้นทางบิน และสำหรับตรวจจ้ออากาศยานและยานพาหนะที่เคลื่อนที่อยู่ในบริเวณเขตภาคพื้นสนามบิน

นอกจากนี้จะมีระบบอัตโนมัติสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (ATM Support Tools) อาทิ ระบบประมวลผลข้อมูลแผนการบิน (Flight Data Processing System: FDPS) และระบบประมวลผลข้อมูลติดตามอากาศยาน (Surveillance Data Processing System: SDPS) เป็นต้น

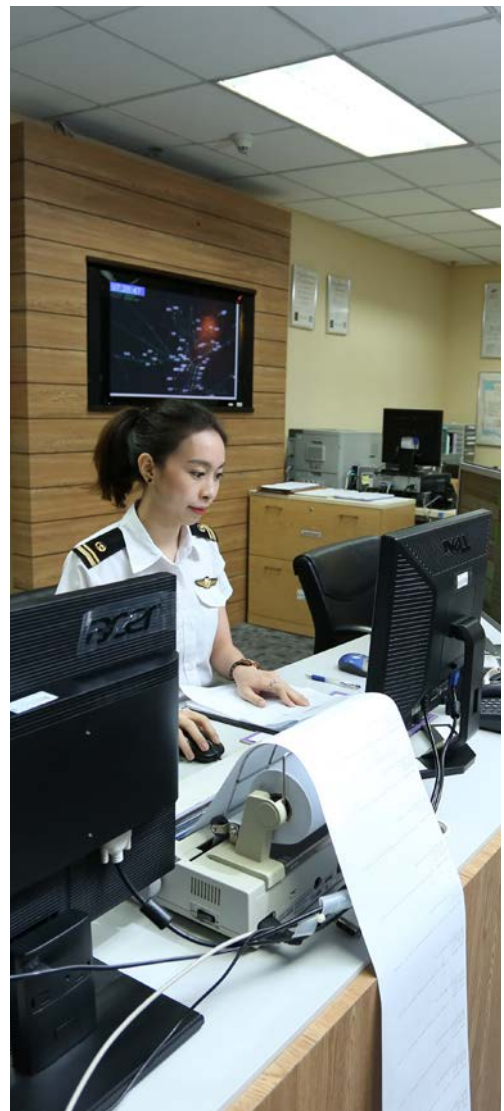
บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (AIS)

คือ บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ข้อมูลและข่าวสารด้านการบิน ซึ่งจำเป็นต่อความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และควมมีประสิทธิภาพของการเดินอากาศ บริษัทฯ โดยศูนย์บริหารข้อมูลและสารสนเทศการเดินอากาศให้บริการดังต่อไปนี้

- ก. **บริการข้อมูลข่าวสารประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTAM)** ในฐานะ International NOTAM Office
- ข. **บริการข้อมูลข่าวสารอากาศการบิน** ในฐานะศูนย์รวบรวมและเป็นคลังข้อมูลข่าวสารอากาศการบินของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (ROBEX และ Regional OPMET Data Bank) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลคำพยากรณ์และการเตือนภัยจาก 33 สนามบินทั่วประเทศและพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบในภูมิภาค ตามแบบแผนของ ICAO ROBEX Scheme แลกเปลี่ยนแจกจ่ายข้อมูลกับผู้ใช้บริการตามมาตรฐานของ ICAO
- ค. **บริการข้อมูลข่าวสารประจำสนามบิน** โดยทำการให้ข้อมูลและแนะนำนักบินก่อนทำการบิน และดำเนินการรับ-ส่งแผนการบิน และข้อมูลที่เกี่ยวข้องเนื่องประจำสนามบินภายในประเทศและสนามบินนานาชาติทั่วประเทศ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังเป็นผู้จัดทำวิธีปฏิบัติทางการบิน (Procedures for Air Navigation Services Aircraft Operation (PANS-OPS)) ตาม ICAO Doc 8168

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการวิจัยพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และบริการต่างๆ เพื่อนำไปให้บริการตามความต้องการของสายการบินและหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นการใช้ความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ของบุคลากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย





วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ที่ได้ปรับบททวนในปี 2562 บริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. 2563–2567 ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
1. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	1. ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน 2. พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทาง
2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน 4. มีบุคลากรที่ทุ่มเทมีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี
3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	5. มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม 6. มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม 7. เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของเทคโนโลยีดิจิทัล 8. มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้
4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการ	9. สร้างคุณค่าให้กับกิจการในทุกระดับ 10. มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

บริษัทฯ ถือเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) โดย คค. ได้มอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่นที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของการประกอบการขนส่งทางอากาศ และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะของ ICAO ให้เป็นไปด้วยความสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีการบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดค่าใด ๆ และให้ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเป็นธรรมจากผู้รับบริการ

✈️ สถานประกอบการ

● สำนักงานใหญ่

🏠 ที่อยู่ : 102 ซอยงามดูพลี พุ้มหามาเมฆ สาทร
กรุงเทพฯ 10120
☎ โทรศัพท์ : 0 2287 3531-41
📠 โทรสาร : 0 2287 3131
🌐 เว็บไซต์ : www.aerothai.co.th

● ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

🏠 ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลอรัญญิก อำเภอเมือง
จังหวัดพิษณุโลก 65000
☎ โทรศัพท์ : 0 5530 1422
📠 โทรสาร : 0 5530 1450

● ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

🏠 ที่อยู่ : 100 หมู่ที่ 3 ถนนสนามบิน ตำบลคลองหลา
อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัดสงขลา 90115
☎ โทรศัพท์ : 0 7425 1051-60
📠 โทรสาร : 0 7425 1339

● ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ นครราชสีมา

🏠 ที่อยู่ : บ้านพินาม ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ
จังหวัดนครราชสีมา 30230
☎ โทรศัพท์ : 0 4425 7670
📠 โทรสาร : 0 4425 6576

● ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

🏠 ที่อยู่ : 200 เขาค้อไร่ ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
จังหวัดภูเก็ต 83110
☎ โทรศัพท์ : 0 7632 7251-5
📠 โทรสาร : 0 7632 7258-9

● ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

🏠 ที่อยู่ : ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี
41000
☎ โทรศัพท์ : 0 4224 6803
📠 โทรสาร : 0 4224 9734

● ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

🏠 ที่อยู่ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน
จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84130
☎ โทรศัพท์ : 0 7744 1132
📠 โทรสาร : 0 7744 1133

● ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

🏠 ที่อยู่ : ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง
จังหวัดอุบลราชธานี 34000
☎ โทรศัพท์ : 0 4524 0798
📠 โทรสาร : 0 4525 6553

● ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

🏠 ที่อยู่ : 60 ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50200
☎ โทรศัพท์ : 0 5327 0624
📠 โทรสาร : 0 5327 7600

● ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

🏠 ที่ตั้ง : หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77110
☎ โทรศัพท์ : 0 3252 0831
📠 โทรสาร : 0 3252 0833



ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	2562	2561	2560
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ^{1/}			
รายได้รวม	13,347.32	13,115.85	12,194.11
ค่าใช้จ่ายรวม	12,498.96	10,757.41	10,193.64
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	848.36	2,358.44	2,000.47
หมายเหตุ ^{1/} งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ			
ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ^{2/}			
สินทรัพย์รวม	17,343.61	15,877.71	14,428.62
หนี้สินรวม	16,300.91	14,877.73	13,463.86
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,042.70	999.98	964.76
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	15.63	14.88	13.96
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	6.32	5.54	6.31
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	8.74	2.11	1.64
หมายเหตุ ^{2/} งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ			

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

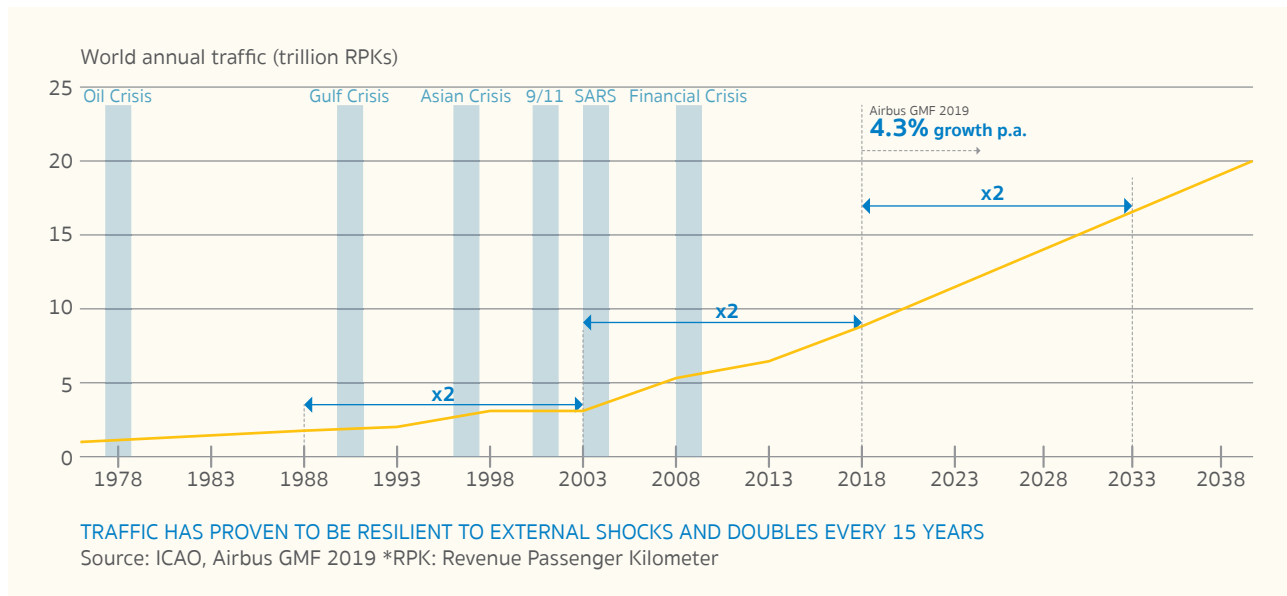
แนวทางความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

ในปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยได้รับบทบาทในการเป็นประธานอาเซียนต่อจากประเทศสิงคโปร์ ภายใต้กรอบการดำเนินงานของอาเซียนในเวที ASEAN Air Transport Working Group (ATWG), ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC), ATM Strategic Planning Group (ATM SPG) และโครงการ Enhanced ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE Plus) ตามลำดับนับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อาเซียนได้เข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการ โดยในด้านการขนส่งทางอากาศ อาเซียนมีแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) เพื่อรองรับการเป็น AEC ให้เกิดการเชื่อมโยงน่านฟ้าของประเทศสมาชิกเข้าด้วยกันอย่างเสรี มีประสิทธิภาพปลอดภัยและมั่นคงทั้งภายในอาเซียนเองและมุ่งสู่ภายนอกอาเซียนต่อไป เพื่อสนับสนุน ASAM แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน 2559-2568 (ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025 หรือ Kuala Lumpur Transport Strategy Plan: KLTSP) ได้ระบุเป้าหมายและกิจกรรมในด้านขนส่งทางอากาศไว้ โดยในด้านการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (AT-4 Enhanced Air Traffic Management Efficiency and Capacity through a Seamless ASEAN Sky) บริษัทฯ ได้เข้าร่วมสนับสนุนการดำเนินงานของคณะผู้แทนไทยในเวทีอาเซียน เพื่อผลักดันเป้าหมายและกิจกรรมในการสนับสนุน ICAO อย่างต่อเนื่อง ในการผลักดันและการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกและการแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและบริการการเดินอากาศของอาเซียน เป็นต้น



ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต

จากการประเมินภาพรวมธุรกิจการบินและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต พบว่าธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท Airbus ได้คาดการณ์ไว้ว่าในปี ค.ศ. 2019-2038 หรือ พ.ศ. 2562-2581 หรืออีก 20 ปีข้างหน้า ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.3 ต่อปี และจะเพิ่มขึ้น 2 เท่าทุก 15 ปี โดยภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.4 ต่อปี เป็นการเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่าจากปัจจุบัน



สำหรับปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในช่วงเวลาที่ผ่านมา ในปี 2562 มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดจำนวน 1.05 ล้านเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 จากปีที่ผ่านมา โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีในรอบ 10 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552-2562 เท่ากับร้อยละ 10 หรือกล่าวได้ว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้น 2.5 เท่าในรอบ 10 ปี (ปี 2562 เทียบปี 2552) และคาดการณ์ในปี 2563 จะมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดประมาณ 1.1 ล้านเที่ยวบิน

ในปี 2562 เที่ยวบินในภาพรวมมีการเพิ่มขึ้นแบบชะลอตัว เนื่องจากได้รับผลกระทบจากหลายปัจจัย อาทิ จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่ลดลง เหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปากีสถาน การงดใช้อากาศยานแบบ 737 แมกซ์ 8 และแมกซ์ 9 เป็นต้น อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินในฐานะเป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-curve) นอกจากนี้ การแก้ไขข้อบกพร่องด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินช่วยให้ประเทศไทยสามารถเรียกความเชื่อมั่นจากนานาชาติ รวมทั้งเพิ่มโอกาสให้แก่อุตสาหกรรมการบินของไทยในการเพิ่มเส้นทางบินและเที่ยวบินไปยังประเทศที่จำกัดสิทธิการบินเนื่องจากข้อบกพร่องดังกล่าว



โครงสร้างการบริหารองค์กร

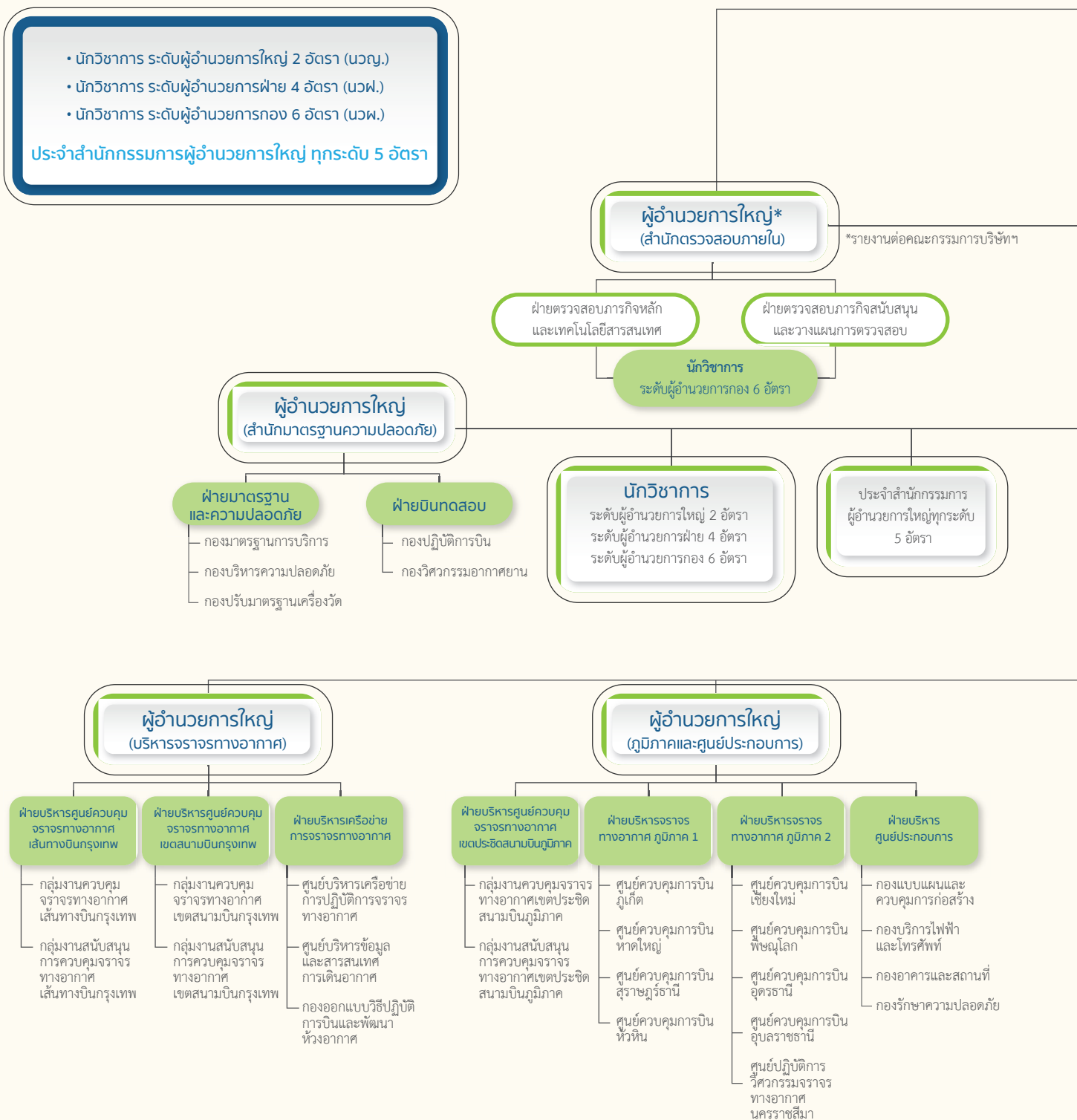
ผังโครงสร้างองค์กร

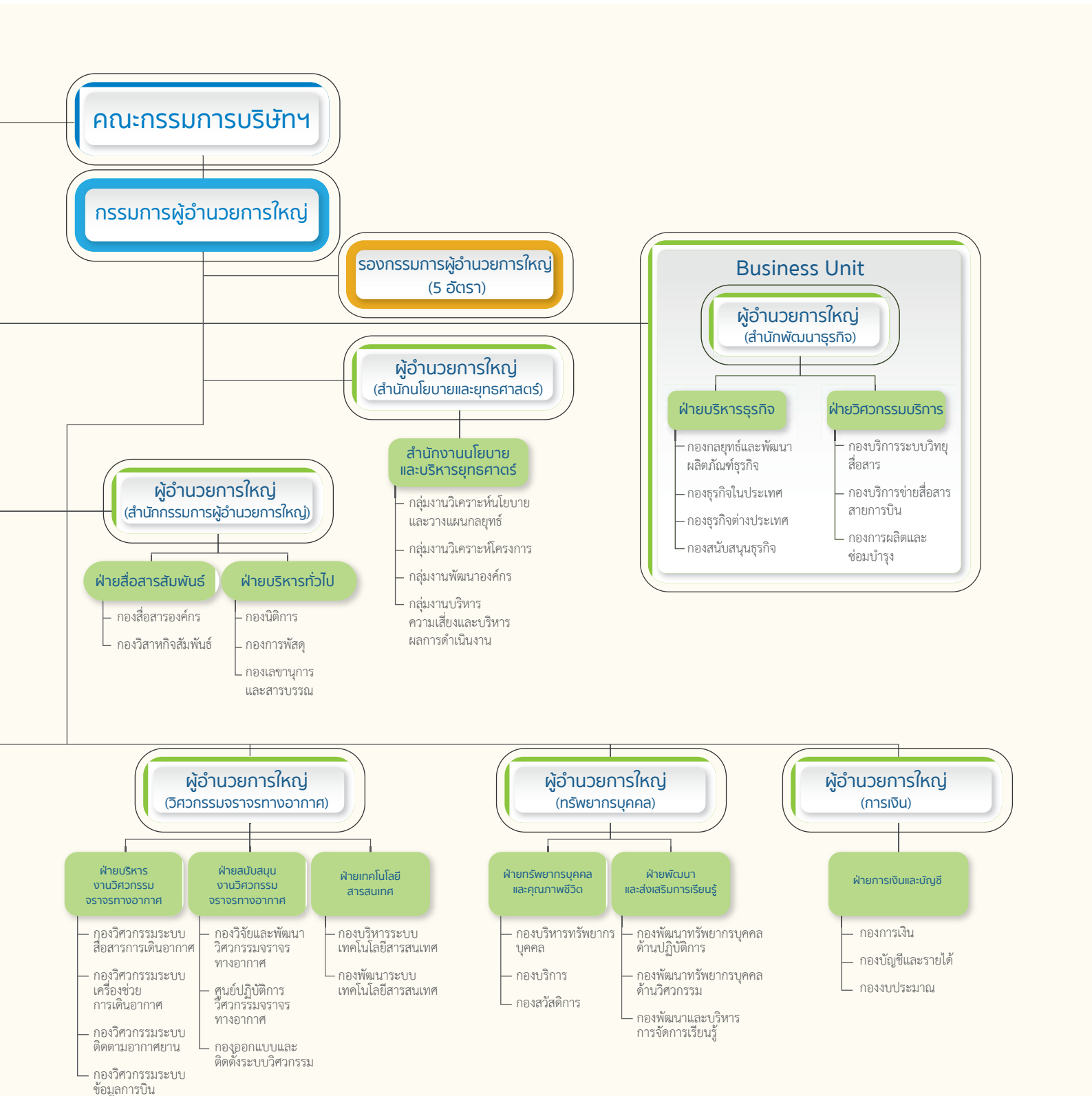
บริษัท วิทยาการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

แผนภูมิโครงสร้างองค์กร ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป

- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่ 2 อัตรา (นอญ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย 4 อัตรา (นอญ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง 6 อัตรา (นอญ.)

ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทุกระดับ 5 อัตรา







คณะกรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการชุดต่าง ๆ มีดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร
- คณะกรรมการตรวจสอบ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
- คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ
- กรรมการอิสระ
- คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์



องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2562 มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติมและรายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ 2)

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	ประธานกรรมการบริษัทฯ
2. นายลวรรณ	แสงสนิท	รองประธานกรรมการบริษัทฯ
3. นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการบริษัทฯ
4. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการบริษัทฯ
5. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการบริษัทฯ
6. ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ	กรรมการบริษัทฯ
7. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ



3



1



2

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมะ
ประธานกรรมการบริษัทฯ

2. นายลวรรณ แสงสนิท
รองประธานกรรมการบริษัทฯ

3. ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมานมาศ
กรรมการบริษัทฯ



7



5



6



4

4. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
กรรมการบริษัทฯ

6. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์
กรรมการบริษัทฯ

5. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา
กรรมการบริษัทฯ

7. นายสมนึก รงค์ทอง
กรรมการบริษัทฯ

คณะผู้บริหาร



นายสมนึก รงค์ทอง

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายทินกร ชuwong

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ปฏิบัติการ)



นายสุกฤทธิพงษ์ คงพูล

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(มาตรฐานและความปลอดภัย)



นายณัฐวัฒน์ สุกานันท์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรม)



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(อำนวยการ)



นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(นโยบายและทรัพยากรมนุษย์)

คณะผู้บริหาร



นางสิริเกศ เนียมลอย

ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจรรยาบรรณทางอากาศ)



นางสาวกิติพากรณ์ นิปการ

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ

ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจรรยาบรรณทางอากาศ)



นางชิดกมล สุนทรสิต

ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)



นายชาตรี ศศิพวงศักดิ์

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)



นายชำนาญ ฤชาชัย

ผู้อำนวยการใหญ่ (ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)



นายทียายุ มุระา

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)



นางสาววรพร รอดอยู่

นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางรณิยา สุนทรเศษานติก

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นายสุรัชย์ หนูพรหม

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นายชนะ กัตถำกราย

ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)



นายไพสาน ปราณีตพลกรัง

นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหารระดับสูง



นายสมนึก สงค์ทอง

ตำแหน่งปัจจุบัน

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วัน เดือน ปี เกิด

7 กรกฎาคม 2504

อายุ

58 ปี

วันเข้าทำงาน บพท.

15 พฤษภาคม 2527

วันรับตำแหน่ง ผวท.

1 สิงหาคม 2561

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 56
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 36 ปีการศึกษา 2545
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Management Program (AMP), Wharton School, University of Pennsylvania, USA รุ่นที่ 1 ปี 2556
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (ปรอ.) รุ่นที่ 26 ปีการศึกษา 2557

ประวัติการทำงาน

ปี 2561 - 2562

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปี 2555 - 2561

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปี 2553 - 2555

ผู้อำนวยการใหญ่

(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นายทินกร ชวงค์

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)

วัน เดือน ปี เกิด

19 กันยายน 2505

อายุ

57 ปี

วันเข้าทำงาน บพท.

1 กรกฎาคม 2529

การศึกษา

- ประกาศนียบัตรสาขาสื่อสารการบิน สถาบันการบินพลเรือน
- ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ วิชาเอกการปกครอง มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 47 ปีการศึกษา 2556
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 3 ปี 2558

คุณสมบัติเพิ่มเติม

ประวัติการทำงาน

ปี 2561 - 2562

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)

ปี 2558 - 2561

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปี 2555 - 2558

ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)



นายสุกรีพงษ์ คงพูล

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(มาตรฐานและความปลอดภัย)

วัน เดือน ปี เกิด 14 มกราคม 2509

อายุ 53 ปี

วันเข้าทำงาน บพท. 1 กรกฎาคม 2533

การศึกษา • ปริญญาตรี นิเทศศาสตร์ (สาขาการโฆษณา)
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

คุณวุฒิเพิ่มเติม • ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัย
การทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหาร
ชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ
(วทอ.) รุ่นที่ 46 ปีการศึกษา 2555
• หลักสูตร Leadership Succession
Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัย
และพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
รุ่นที่ 2 ปี 2557
• หลักสูตร Advanced Executive
Program (AEP), Northwestern
University Aviation รุ่นที่ 2 ปี 2557

ประวัติการทำงาน

ปี 2561 - 2562 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(มาตรฐานและความปลอดภัย)
ปี 2560 - 2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ปี 2558 - 2560 นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายณัฐวัฒน์ สุภานนท์

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรม)

วัน เดือน ปี เกิด 2 พฤศจิกายน 2502

อายุ 59 ปี

วันเข้าทำงาน บพท. 2 พฤษภาคม 2528

การศึกษา • ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
(สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์)
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

คุณวุฒิเพิ่มเติม • ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัย
การทัพบก (วทบ.) รุ่นที่ 58
ปีการศึกษา 2556
• หลักสูตร Leadership Succession
Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัย
และพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
รุ่นที่ 4 ปี 2558

ประวัติการทำงาน

ปี 2561 - 2562 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม)
ปี 2559 - 2561 ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(อำนวยการ)

วัน เดือน ปี เกิด 14 พฤศจิกายน 2506

อายุ 56 ปี

วันเข้าทำงาน บพท. 1 มกราคม 2538

- การศึกษา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
 - ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาการบริหารจัดการสาธารณะ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- คุณวุฒิเพิ่มเติม
- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะ สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ 11 ประจำปี 2556
 - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 2 ปี 2557

ประวัติการทำงาน

ปี 2561 - 2562 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(อำนวยการ)

ปี 2559 - 2561 ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)



นายสุพลเชื้อ เชี่ยวอาชีพ

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(นโยบายและทรัพยากรบุคคล)

วัน เดือน ปี เกิด 10 มีนาคม 2506

อายุ 56 ปี

วันเข้าทำงาน บพท. 1 กรกฎาคม 2529

- การศึกษา
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 - ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (สาขาการจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- คุณวุฒิเพิ่มเติม
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 5 ปี 2558
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 40 ประจำปี 2549

ประวัติการทำงาน

ปี 2562 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(นโยบายและทรัพยากรบุคคล)

ปี 2560 - 2562 นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

โครงสร้างอัตรากำลัง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น 3,214 คน จำแนกได้ ดังนี้

• ทุ่งมหาเมฆ	1,787	คน
• สุวรรณภูมิ	446	คน
• ดอนเมือง	197	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	151	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	120	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	89	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	42	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	139	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	97	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	74	คน
• ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	37	คน
• ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจร ทางอากาศยานนครราชสีมา	35	คน

จำนวนลูกจ้างบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 บริษัทฯ มีลูกจ้างรวมทั้งสิ้น 32 คน จำแนกได้ ดังนี้

• ชาย	10	คน
• หญิง	22	คน

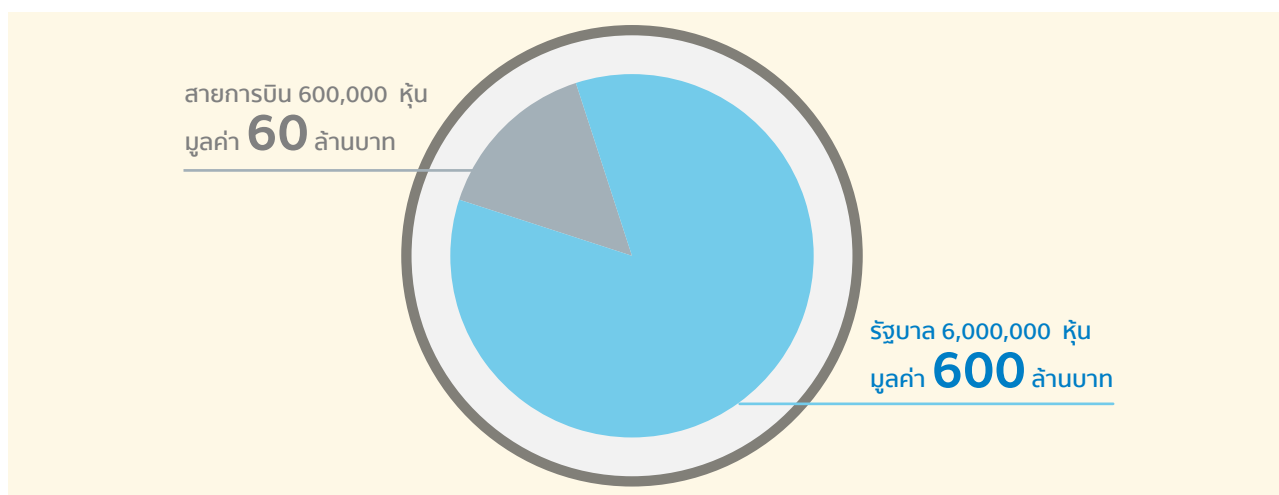
ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2562	2561	2560
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	9,612.41	7,630.23	7,592.85
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	10.85	10.66	10.26

โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม 112 สายการบิน (ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2562)



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี 2562 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	6,000,000

รายชื่อผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นสูงสุด 10 อันดับแรก ประจำปี 2562 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
1. THAI AIRASIA COMPANY LIMITED	117,322
2. THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED	57,389
3. BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED	52,709
4. NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED	51,642
5. THAI LION MENTARI COMPANY LIMITED	50,575
6. THAI SMILE AIRWAYS COMPANY LIMITED	32,348
7. CHINA SOUTHERN AIRLINES COMPANY LIMITED	13,793
8. AIR ASIA SDN BHD	12,726
9. SPRING AIRLINES COMPANY LIMITED	10,016
10. THAI VIETJET AIR JOINT STOCK COMPANY LIMITED	9,442
11. สายการบินอื่น ๆ อีกจำนวน 102 สายการบิน รวม	192,038
รวมผู้ถือหุ้น ข.	600,000

หมายเหตุ: รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2562

หนี้เงินกู้ของรัฐบาลกิจ

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
		2562	2561	2560	
ออมสิน	1,650.00	444.07	571.01	697.95	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	3,480.00	-	-	1.00	ไม่ค้ำประกัน
กรุงศรีอยุธยา	2,075.43	-	-	660.34	ไม่ค้ำประกัน
รวม	7,205.43	444.07	571.01	1,359.29	



แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2562-2566

แผนงานโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2562

1. โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre)

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2557-2562 วงเงินรวมทั้งสิ้น 438.42 ล้านบาท)

บริษัทฯ จัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre) ควบคู่กับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Services) เพื่อพัฒนาการให้บริการในการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ เพิ่มศักยภาพการใช้ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace: FUA) โดยการบริหารจัดการข้อมูลการบินต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างครบถ้วนทุกส่วนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และมีประสิทธิภาพในการบริหารน่านฟ้าให้สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับอากาศยาน (Airspace Capacity) ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการให้บริการ ลดภาระงานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

2. โครงการจัดสร้างหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ ณ หอบังคับการบินดอนเมืองแห่งใหม่

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2554-2562 วงเงินรวมทั้งสิ้น 286.53 ล้านบาท)

ตามที่บริษัทฯ ได้ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยเช่าพื้นที่สำนักงานและอาคารหอบังคับการบินดอนเมืองสำหรับการปฏิบัติงานจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งต่อมา ทอท. มีโครงการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารต่าง ๆ บริษัทฯ จึงเห็นว่าอาคารหอบังคับการบินดอนเมือง มีข้อจำกัดเกี่ยวกับพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบอุปกรณ์ควบคุมจราจรทางอากาศให้รองรับการให้บริการด้วยเทคโนโลยีใหม่ด้านการให้บริการการเดินอากาศในอนาคตได้

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ จึงได้ก่อสร้างหอบังคับการบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย สามารถให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการติดตามอากาศยานและยานพาหนะในสนามบิน เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยภาคพื้นในสนามบิน และเชื่อมโยงข้อมูลแบบอัตโนมัติและทำงานร่วมกันได้ทั้งกับหอบังคับการบินสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพและเส้นทางบินได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยบริษัทฯ ยังคงใช้งานอาคารหอบังคับการบินเดิมและอุปกรณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันต่อไป ควบคู่กับหอบังคับการบินใหม่ เพื่อเสริมศักยภาพในการควบคุมจราจรทางอากาศ และทำหน้าที่เป็นหอบังคับการบินสำรองต่างพื้นที่ (Offsite Backup) ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และเพิ่มวิสัยทัศน์ในการมองเห็นในบริเวณอาคารเทียบอากาศยานด้านทิศเหนือด้วย โดยการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2557 และในปี 2558 ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) แล้วเสร็จ ปี 2559 ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่แล้วเสร็จ และทดสอบเชื่อมโยงกับระบบใหม่ทั่วประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ รวมทั้งดำเนินการทดสอบระบบต่อเนื่องแล้วเสร็จ โดยได้มีการเปิดใช้งานระบบใหม่เป็นระบบหลักในปี 2562



3. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Range/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานชุมพร แม่สอด บุรีรัมย์ และกระบี่ และการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานแม่สอด (ทดแทน)

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2558-2562 วงเงินรวมทั้งสิ้น 111.14 ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี และประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานชุมพร แม่สอด บุรีรัมย์ และกระบี่รวม 4 แห่ง รวมทั้งก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานแม่สอด เพื่อทดแทนของเดิมตามแผนปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารสถานี DVOR/DME ที่ท่าอากาศยานแม่สอดแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2560 และในปี 2561 ได้ดำเนินการผูกพันสัญญาจัดหา ระบบอุปกรณ์ รวมทั้งได้ดำเนินการติดตั้งและบินทดสอบที่ท่าอากาศยานแม่สอดและกระบี่แล้ว โดยในปี 2562 ได้ดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบการทำงานครบทุกพื้นที่แล้ว

4. จัดหาและติดตั้งระบบข้อมูลการบินสำรองในกรณีฉุกเฉิน ณ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2561-2562 วงเงินทั้งสิ้น 39.17 ล้านบาท)

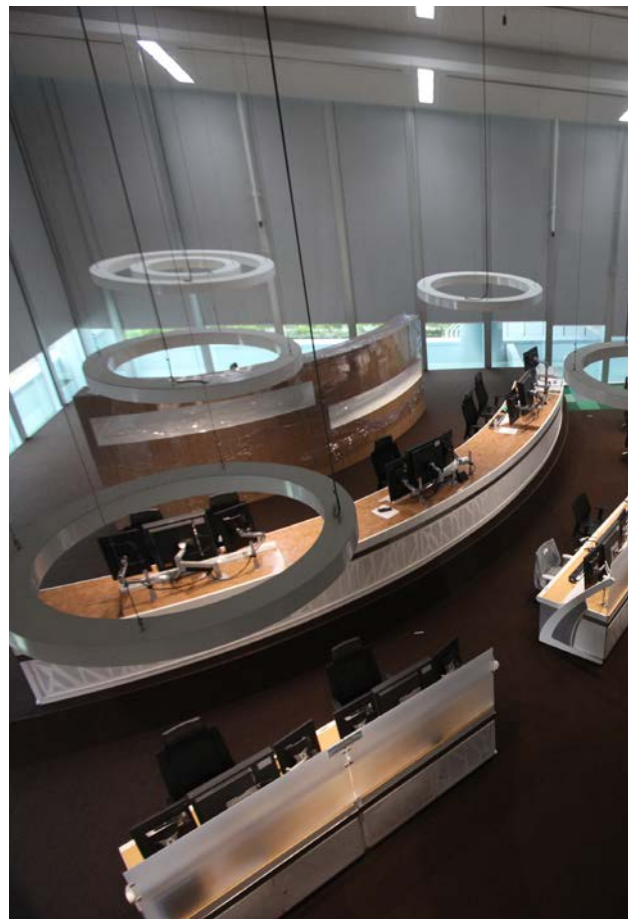
เพื่อเป็นระบบสำรอง (Backup site) นอกเขตพื้นที่ทำการส่วนกลาง พุ่งมาแหลม ของระบบข้อมูลการบินซึ่งเป็นระบบสนับสนุนการบริการการเดินอากาศ ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น ภัยธรรมชาติ ก่อการร้าย หรือเหตุวินาศภัยต่าง ๆ อาจส่งผลกระทบต่อให้บริการข้อมูลการบินหยุดชะงัก บริษัทฯ จึงได้ติดตั้งระบบสำรอง (Backup site) เพิ่มเติม ณ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านกายภาพ โดยมีระยะทางไม่ห่างไกลจากพื้นที่ติดตั้งระบบหลัก และมีความเสี่ยงจากภัยทางธรรมชาติค่อนข้างต่ำ อีกทั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่เฝ้าระวังภัยคุกคามด้านการก่อการร้าย นอกจากนี้เพื่อให้การติดต่อกับสถานีสื่อสารในต่างประเทศสามารถดำเนินการได้โดยสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูง บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมของระบบข่ายสื่อสารดาวเทียมของสถานีแม่ข่ายสำรองภาคพื้นดิน (Satellite standby hub) โดยได้ติดตั้งและเปิดใช้งานเป็นศูนย์ฝึกอบรมระบบข้อมูลการบินแล้วเสร็จในปี 2562

แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

1. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2555-2563 วงเงินรวมทั้งสิ้น 4,460.31 ล้านบาท)

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้เริ่มใช้งานระบบบริการการเดินอากาศระบบใหม่เป็นระบบหลักแล้วประกอบด้วยที่ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค รวมทั้งหอบังคับการบินทั่วประเทศ สำหรับในส่วน of ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ อยู่ระหว่างการทบทวนแผนการฝึกอบรมให้ผู้ปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น ทบทวนแผนฉุกเฉินและอัตรากำลังให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คาดว่าจะเปิดใช้งานระบบใหม่ได้ในปี 2563





2. จัดหาและติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2560-2565 วงเงินรวมทั้งสิ้น 240.90 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการตรวจสอบการรुक้าเข้าทางวิ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงพิจารณาระบบ Multilateration System (MLAT) ซึ่งเป็นระบบตรวจจับการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะในบริเวณทางวิ่ง ทางขับและลานจอดเข้ามาใช้งานสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีอากาศยานใช้บริการหนาแน่น โดยระบบ MLAT ถูกพัฒนาด้วยเทคโนโลยีแบบใหม่ ที่ทำให้สามารถแสดงข้อมูลได้ทั้งตำแหน่ง ชื่อของอากาศยานและยานพาหนะรวมทั้งค่าตำแหน่งของอากาศยานที่ถูกต้อง แม่นยำ รวมทั้งความสามารถในการแจ้งเตือนกรณีอากาศยานรุก้าเข้าไปในทางวิ่ง (Runway Incursion) โดยในปี 2560 ได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง โดยในปี 2561-2562 อยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์คู่ขนานกับการขอใช้พื้นที่ติดตั้งอุปกรณ์จากท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง คาดว่าจะลงนามสัญญาจัดหาอุปกรณ์ในปี 2563 และติดตั้งทดสอบระบบแล้วเสร็จในปี 2565

3. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสารสนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562-2564 วงเงินรวมทั้งสิ้น 38.40 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในส่วนงานภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต โดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีข่ายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง โดยในปี 2562 อยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์ให้สอดคล้องกับตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT และจะดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสารสนับสนุนระบบติดตามอากาศยานดังกล่าวในปี 2563-2564

4. การสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน และแนวคิดห้วงอากาศอาเซียนไร้รอยต่อ

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2559-2563)

ด้วยการมีแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) และการจัดแบ่งให้มีการดำเนินงานด้าน Air Traffic Management: ATM เป็นหนึ่งในงานสำคัญลำดับต้นในด้านเทคนิค โดยบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) ตั้งแต่ปี 2552 เรื่อยมา ในฐานะผู้สนับสนุนคณะผู้แทนของประเทศไทย และมีบทบาทสำคัญในการพิจารณา/นำเสนอ/ร่วมดำเนินงานในเวทีอาเซียนมาโดยตลอด โดยในปี 2561 บริษัทฯ ร่วมกับประเทศอาเซียนจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) แล้วเสร็จ ซึ่งเป็นกิจกรรมสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน 2559-2562 (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP 2016-2025) บริษัทฯ ได้ผลักดันการดำเนินงานภายใต้แผน ASEAN ATM Master Plan เชิงรุกตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมาและยังคงดำเนินงานต่อไปในปี 2562 เพื่อสนับสนุนงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผน ASAM ผ่านการเข้าประชุม ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) การประชุม ATM Strategic Planning Group (ATM SPG) และกิจกรรมโครงการความร่วมมืออาเซียน เช่น โครงการ Enhanced ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE Plus) รวมทั้งการประชุม ATWG ทุกครั้ง พร้อมกับร่วมสังเกตการณ์การประชุมระดับสูงของอาเซียนในโอกาสที่เหมาะสม ดำเนินงานและ/หรือสนับสนุนการดำเนินงานแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตามแผนงานอาเซียนในด้าน ATM อย่างต่อเนื่อง

5. จัดหาและติดตั้งเทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูล Aeronautical Information Management (AIM)

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2561-2563 วงเงินทั้งสิ้น 59.05 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน Aeronautical Information Management (AIM) จากมาตรฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสอดคล้องตามแนวทางการปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้นขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาแล้ว คาดว่าจะติดตั้งและทดสอบการทำงานของระบบแล้วเสร็จในปี 2563

6. พัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ณ ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2561-2563 วงเงินทั้งสิ้น 134.72 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการจราจรทางอากาศให้มีความสอดคล้องกับระบบ/อุปกรณ์ที่ติดตั้งตามโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ โดยสามารถเชื่อมต่อการสื่อสารข้อมูลการเดินอากาศได้อย่างครบถ้วน สมบูรณ์แบบ และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศรวมทั้งเพื่อการพัฒนาศูนย์ควบคุมการบินหัวหินให้พร้อมรองรับการเพิ่มขยายศักยภาพและขีดความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศตามการขยายตัวของปริมาณเที่ยวบินที่เติบโตขึ้นในอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาท่าอากาศยานหัวหินให้รองรับการบินในเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาจัดหาระบบอุปกรณ์ และทยอยส่งมอบระบบ/อุปกรณ์ตามสัญญาแล้ว ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบระบบแล้วเสร็จในปี 2563





แผนงานโครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงทุนภายใน 3 ปีข้างหน้า

1. จัดสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ

(ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. 2557-2566 วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,097.41 ล้านบาท)

จากปัญหาของข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ใช้สอยภายในบริเวณสำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ รวมทั้งนโยบายในอนาคตของบริษัทฯ ในการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ในด้านบุคลากรและการสร้างงานนวัตกรรม บริษัทฯ จึงมีแนวคิดในการจัดตั้ง ATM Professional Centre ซึ่งจะประกอบด้วย สถานที่/ระบบ/อุปกรณ์ ในการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการบินอากาศ และการสร้างงานวิจัยและพัฒนาให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล เพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาระบบงานต่าง ๆ ที่จำเป็น และสำคัญสำหรับบริษัทฯ ในอนาคตจึงจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในของสำนักงานใหญ่ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานของพนักงานในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้เมื่อเปิดใช้งานศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Center: ATMC) จำเป็นต้องจัดสรรพื้นที่ใช้งานให้เป็นสัดส่วน และจัดทำ Zoning พื้นที่ให้สอดคล้องกับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายต่าง ๆ โดยในปี 2561 ได้ทบทวนความต้องการใช้งานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน เพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบและจัดทำแบบสำหรับก่อสร้างอาคาร AEROTHAI COMPLEX แล้วเสร็จในปี 2562 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการทบทวนขอบเขตงานจ้างออกแบบและจัดทำแบบก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ โดยคาดว่าจะในปี 2563 จะสามารถลงนามว่าจ้างออกแบบและจัดทำแบบก่อสร้างอาคารฯ ได้

2. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (ทดแทน) ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. 2560-2564 วงเงินรวมทั้งสิ้น 147.47 ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี รวม 6 แห่ง ในปี 2561 ดำเนินการจัดหา แต่ไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค โดยในปี 2562 ได้ดำเนินการจัดหาใหม่ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาผล คาดว่าจะลงนามสัญญาในปี 2563

3. จัดสร้างอาคารหอบังคับการบิน อาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และอาคารบ้านพักพนักงาน ณ ท่าอากาศยานเบตง

(ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. 2561-2564 วงเงินรวมทั้งสิ้น 130.26 ล้านบาท)

ตามที่คณะรัฐมนตรี เห็นชอบโครงการก่อสร้างสนามบินเบตง จังหวัดยะลา ของกรมท่าอากาศยาน ดังนั้นบริษัทฯ จึงจำเป็นต้องทำการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และอาคารบ้านพักพนักงาน ณ ท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา เพื่อรองรับการเปิดใช้งาน ณ ท่าอากาศยานเบตง โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้ประสานงานกับกรมท่าอากาศยานในการพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการสำรวจพื้นที่เพิ่มเติมสำหรับเป็นพื้นที่ทางเลือกในการก่อสร้างสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และในปี 2562 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาจ้างงานก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุนแล้ว โดยผู้รับจ้างอยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา คาดว่าจะแล้วเสร็จกลางปี 2563 เพื่อให้พร้อมเปิดใช้งานท่าอากาศยานในเดือนมิถุนายน 2563



บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ



การประชุม CANSO Global Safety Work Group ภายใต้ CANSO Safety Standing Committee

1. การประชุม CANSO Global Safety Work Group ภายใต้ CANSO Safety Standing Committee (SSC) ได้แก่ การประชุม Safety Performance Measurement Workgroup (SPMWG) และการประชุม Future Safety Development Workgroup (FSDWG)

บริษัทฯ ได้รับเกียรติเป็นเจ้าภาพการจัดประชุมขององค์กร Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้ CANSO Safety Standing Committee (SSC) ได้แก่ การประชุม Safety Performance Measurement Workgroup (SPMWG) และการประชุม Future Safety Development Workgroup (FSDWG) ระหว่างวันที่ 29 เมษายน - 3 พฤษภาคม 2562 ณ โรงแรม Renaissance กรุงเทพฯ การประชุมของคณะทำงาน 2 Workgroups มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้แทนจากหน่วยงานสมาชิกทางด้าน ATM Safety เข้าร่วมประชุมเพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้าน ATM Safety เพื่อนำผลลัพธ์ของการประชุมไปนำเสนอต่อ SSC ต่อไป

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็นทางด้านการบริหารด้านความปลอดภัย การติดตามกลยุทธ์ในการพัฒนาความปลอดภัยที่เป็น Best Practice จาก Safety Experts ของหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศสมาชิก CANSO แต่ละภูมิภาค และการร่วมกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย รวมถึงการร่วมจัดทำ Safety Standing Committee Work Plan อีกทั้งการได้นำข้อมูลที่มีประโยชน์จากการประชุมมาปรับใช้ในงานบริหารความปลอดภัยของบริษัทฯ ต่อไป

2. การประชุม The Twenty-Eighth Aviation Consultative Committee (Malaysia-Thailand) Meeting (ACC/28)

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ 12-15 พฤศจิกายน 2562 ณ โรงแรม Holiday Inn Resort จังหวัดกระบี่ เป็นการประชุมซึ่งบริษัทฯ และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Malaysia) ได้มีข้อตกลงร่วมกันให้ขึ้นเป็นพิธีสืบเนื่องจากการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ที่ บริษัทฯ และ DCA Malaysia สลับกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมร่วมกันเป็นประจำทุกปี (ปีละ 2 ครั้ง) เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมถึงการหารือร่วมกันเพื่อสานต่อการดำเนินงานจากการประชุมครั้งที่ผ่านมามาให้เกิดความต่อเนื่อง และเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองหน่วยงาน โดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นในการปฏิบัติงาน การจัดทำและใช้งานเส้นทางบินแบบ Uni-Directional การกำหนด Operational Procedure ความคืบหน้า แผนดำเนินการเรื่อง ATS Inter-Facility Data Communication (AIDC) การร่าง Air Traffic Service Coordination Procedure (ATSCP) รายงานความคืบหน้าแผนการแลกเปลี่ยนข้อมูลเรดาร์ และทบทวนแก้ไขข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการจราจรทางอากาศและเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)



การประชุม The Twenty-Eighth Aviation Consultative Committee (Malaysia-Thailand) Meeting (ACC/28)

3. การประชุม The Seventh Meeting of Air Traffic Management Operations Panel Working Group (ATMOPSP WG/7)

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ 29 เมษายน - 3 พฤษภาคม 2562 ณ โรงแรม St.Regis จังหวัดกรุงเทพฯ เป็นเวทีการประชุมระดับสูงดำเนินการจัดทำบทสรุป/รายงานตามบทวิเคราะห์และการตัดสินใจในหัวข้อเกี่ยวกับการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศ ภายใต้การมอบหมายจากคณะกรรมการการเดินอากาศ (Air Navigation Commission: ANC) การประชุมดังกล่าวจัดขึ้นเป็นประจำ ปีละ 2 ครั้ง โดยการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมเพื่อรวบรวมผลการดำเนินงานในเวทีที่ผ่านมาและจัดทำบทสรุปก่อนนำเสนอ ANC เพื่อใช้ในการประชุม 40th ICAO Assembly ในเดือนตุลาคม 2562

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

มีการนำเสนอและหารือในเชิงลึกกับ Task list ด้าน ATM ที่ ANC ได้รับมอบหมายให้ ATMOPSP ศึกษาโดยเฉพาะ อนึ่งผลการศึกษาจะถูก ANC นำไปพิจารณาก่อนที่จะมีการนำเสนอในการประชุม 40th ICAO Assembly เพื่อออกเป็นมาตรการ/มาตรฐานของ ICAO เพื่อรัฐต่าง ๆ จะได้นำไปปฏิบัติใช้ร่วมกัน



การประชุม The Seventh Meeting of Air Traffic Management Operations Panel Working Group (ATMOPSP WG/7)



การประชุม The Sixth Meeting of Aeronautical Communication System Implementation Coordination Group of APANPIRG (ACSICG/6)

4. การประชุม The Sixth Meeting of Aeronautical Communication System Implementation Coordination Group of APANPIRG (ACSICG/6)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม The Sixth Meeting of Aeronautical Communication System Implementation Coordination Group of APANPIRG (ACSICG/6) ระหว่างวันที่ 13-15 พฤษภาคม 2562 ณ โรงแรม Marriott Marquis Queen's Park สุขุมวิท กรุงเทพฯ

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมนี้มีจุดประสงค์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ Asia and Pacific (APAC) ATN และทำให้มั่นใจว่าการสื่อสารหลักที่จำเป็นยังคงสนับสนุน ICAO Operational Requirement สำหรับการแลกเปลี่ยนและการบริหารข้อมูลการบิน นอกจากนี้ การประชุมยังมีการติดตามความคืบหน้าของแผนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับ Ground/Ground Communication Infrastructure ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกด้วย โดยการประชุม ACSICG จะรายงานไปยังการประชุม APANPIRG ผ่านการประชุม Communication Navigation Subgroup (CNS)

ทั้งนี้ ในการประชุมดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีโอกาสแสดงบทบาทเชิงรุก/การเป็นผู้นำในเรื่องการดำเนินการด้าน Aeronautical Communication เช่น AMHS/ATN และ CRV ด้วย

5. การประชุม Technical Interchange Meeting (TIM/3) ครั้งที่ 3 ภายใต้การสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Technical Interchange Meeting (TIM/3) ครั้งที่ 3 ภายใต้การสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ระหว่างวันที่ 25-30 สิงหาคม 2562 ณ โรงแรม Mövenpick BDMS Wellness Resort Bangkok กรุงเทพฯ

การสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration เป็นโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างอาเซียนและสหรัฐอเมริกา โดยมีวัตถุประสงค์ในการสาธิตหลักการของ SWIM แสดงถึงประโยชน์ในเชิงปฏิบัติการ และสาธิตรูปแบบจำลองของการดำเนินงานด้าน SWIM ในอาเซียนและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าการเตรียมการของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมโครงการจะสามารถบรรลุเป้าหมายของการสาธิตฯ ที่จะเกิดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2562 การประชุม TIM จึงเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่ให้โอกาส

ในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และได้รับความรู้ รวมถึงความเข้าใจถึงมุมมองทั้งในด้านเทคนิคและปฏิบัติการที่จำเป็นในการสาธิตฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประชุม TIM ครั้งที่ 3 นี้ จะมีการพิจารณาความสำเร็จของการสาธิตในฐานะเป็นเวทีสำหรับการหารือครั้งสุดท้ายในเรื่องความท้าทายและแนวทางการแก้ไขร่วมกับประเทศ/หน่วยงานที่เข้าร่วมการสาธิตฯ โดยการประชุม TIM ครั้งที่ 3 มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อทดสอบสถานการณ์จำลองเชิงปฏิบัติการที่จัดเตรียมไว้ร่วมกัน ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบ GEMS (Global Enterprise Service) การเชื่อมต่อระบบของประเทศ/หน่วยงานที่เข้าร่วมการสาธิตฯ และบริการแลกเปลี่ยนข้อมูลต่าง ๆ
- เพื่ออภิปราย/หารือ/แลกเปลี่ยน/แบ่งปันความรู้/ประสบการณ์/ปัญหา/ข้อติดขัด/แนวทางแก้ไขในการพัฒนา/ดำเนินการต่าง ๆ ไปสู่การสาธิตฯ
- เพื่อประเมินความพร้อมของแต่ละประเทศ/หน่วยงานที่เข้าร่วมการสาธิตฯ
- เพื่อหารือให้ได้ข้อสรุปสถานการณ์จำลองเชิงปฏิบัติการที่จะมีการสาธิตจริง

บริษัทฯ ได้แสดงบทบาทการเป็นผู้นำร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) สาธารณรัฐสิงคโปร์ ในเรื่องการดำเนินงานด้าน SWIM ในอาเซียนและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เพื่อให้เป็นไปตามแผนการพัฒนาระบบการบินอากาศตามแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan) ส่วนแผนกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ



การประชุม Technical Interchange Meeting (TIM/3) ครั้งที่ 3 ภายใต้การสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration

6. สัมมนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน เรื่อง การให้บริการข่าวอากาศการบินของประเทศไทยในฐานะ Thailand NOC และ Bangkok ROC & RODB

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการสัมมนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน เรื่อง การให้บริการข่าวอากาศการบินของประเทศไทยในฐานะ Thailand National OPMET Centre (NOC) และ Bangkok Regional OPMET Center (ROC) & Regional OPMET Data Bank (RODB) เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2562 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบบริการข่าวอากาศการบินของประเทศไทยให้เป็นมาตรฐานสากล พร้อมทั้งสร้างความเข้าใจในเรื่องการให้บริการข่าวอากาศการบินของประเทศไทยในฐานะ Thailand National OPMET Centre (NOC) และ Bangkok Regional OPMET Center (ROC) & Regional OPMET Data Bank (RODB) ให้แก่ผู้ผลิตข่าวอากาศ และผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและดำเนินการในทิศทางเดียวกัน ซึ่งมีผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ กองการบินทหารเรือ และหน่วยงานผลิตข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน กรมอุตุนิยมวิทยา จากทั่วประเทศเข้าร่วมในการสัมมนาดังกล่าว



สัมมนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน เรื่อง การให้บริการข่าวอากาศการบินของประเทศไทยในฐานะ Thailand NOC และ Bangkok ROC & RODB

7. การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศ (ทอ.) กับ บริษัทฯ ฉบับประจำปี พ.ศ. 2561

เพื่อเป็นแนวทางในการทำงานระหว่าง ทอ. กับ บริษัทฯ ในด้านวิธปฏิบัติการบิน เทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรร่วมกัน รวมทั้งบูรณาการความร่วมมือ เพื่อให้ระบบการเดินอากาศมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงสุด ทั้งด้านการปกป้องอธิปไตยของประเทศ และการพัฒนาการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ให้มีความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบันทึกข้อตกลงนี้ มีการทบทวนและลงนามปีละครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน



การลงนามบันทึกข้อตกลง
พลอากาศเอก ชัยพลกษ์ ดิษยะศริน ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทฯ
ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2561 ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ

ผลการดำเนินงานขององค์กร

บริการการเดินอากาศ

ปริมาณเที่ยวบินภายใน Bangkok FIR

ประเภทเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบินเปลี่ยนแปลง	
	2561	2562	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+) % ลดลง (-) %
เที่ยวบินระหว่างประเทศ	486,077	510,451	24,374	5.0
เที่ยวบินภายในประเทศ	434,947	427,255	(7,692)	(1.8)
เที่ยวบินผ่านน่านฟ้า	106,665	108,035	1,370	1.3
รวมจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด	1,027,689	1,045,741	18,052	1.8

ปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ในปี 2562 มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดจำนวน 1,045,741 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 1.8 จากปีที่ผ่านมา เป็นจำนวนที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 18,052 เที่ยวบิน หรือเฉลี่ย 49 เที่ยวบินต่อวัน

ปริมาณเที่ยวบินขึ้นลง ณ สนามบิน (ที่มีปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด 4 อันดับแรก)

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สุวรรณภูมิ	ดอนเมือง	ภูเก็ต	เชียงใหม่
Flight Type				
International	287,727	106,597	62,537	25,125
Domestic	91,389	181,299	54,296	59,341
Type of Operation				
S : Schedule	374,209	264,644	110,497	79,015
N : Non-Schedule	2,743	2,657	3,899	1,184
G : General	2,115	6,407	1,185	391
M : Military	28	13,227	1,106	2,745
X : Others	21	961	146	1,131
รวมปีงบประมาณ 2562	379,116	287,896	116,833	84,466
เฉลี่ยต่อวัน	1,039	789	320	231
ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวัน (ปีงบประมาณ 2562/2561)	4.1	0.6	(0.9)	6.2

บริการด้านบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service: ATFM Service)

ศูนย์บริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok ATFM Unit: Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินทั้งในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ทำการบินเข้าสู่ท่าอากาศยานและน่านฟ้าคับคั่งในประเทศไทย และในพื้นที่โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีนภาคใต้ ฮองกง และมาเก๊า)

นอกจากนั้น Bangkok ATFMU ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน ไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่ง จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ทำการบินสู่ยุโรป และจากเอเชียใต้ ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT)

บริษัทฯ ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศต่าง ๆ โดยใช้ระบบสนับสนุนที่พัฒนาขึ้นเอง และปฏิบัติการภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO Asia-Pacific ATFM Steering Group

ในเดือนพฤศจิกายน 2562 Bangkok ATFMU ย้ายสถานที่ปฏิบัติการเข้าสู่ศูนย์บริหารเครือข่ายจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Network Management Centre: ATM NMC) ซึ่งบูรณาการบริการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ (ATFM), บริการบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management) และการบริหารข้อมูลประกอบการให้บริการเดินอากาศ (Air Traffic Management Information Management) เข้ามาปฏิบัติงานในสถานที่เดียวกันเพื่อพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศในระดับ Pre-Tactical วางแผนปริมาณการบินก่อนเข้าใช้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services)

1. โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network

บริษัทฯ เป็นหนึ่งในผู้นำโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network ซึ่งเป็นโครงการร่วมระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการเดินอากาศในจีน ฮองกง สิงคโปร์ ไทย ออสเตรเลีย ได้รับการสนับสนุนจากประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อพัฒนาแนวทางการให้บริการ ATFM สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ซึ่งสอดคล้องกับบริบทประเทศไทยที่มีปริมาณการบินส่วนมากระหว่างประเทศ และสำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีปริมาณการบินระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 80



ในปีงบประมาณ 2562 โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network ได้ขยายขนาดขึ้น โดยสนามบินนานาชาติที่สามารถสนับสนุนมาตรการ ATFM เข้าร่วมโครงการถึง 40 สนามบิน จากภาพที่แสดง นอกจากสนามบินระหว่างประเทศดังกล่าวยังมีสนามบินภายในประเทศไทยอีก 26 สนามบิน ให้บริการ ATFM อีกด้วยเช่นกัน และขณะนี้โครงการฯ พัฒนาสู่ขั้นตอนดำเนินการเชื่อมต่อระบบสนับสนุนบริการ ATFM ในรูปแบบการดำเนินการ System-Wide Information Management (SWIM) ซึ่งจะได้ถูกแสดงในโครงการ SWIM in ASEAN Demonstration ในเดือนพฤศจิกายน 2562 ณ ประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์

บริษัทฯ ยังคงให้บริการ ATFM กรณีสนามบิน และ/หรือน่านฟ้าประเทศไทย มีปริมาณจราจรทางอากาศคับคั่ง รวมถึงสนับสนุนบริการในทุกเหตุการณ์ทั้งที่ได้วางแผนไว้หรือในกรณีฉุกเฉิน อาทิ การปฏิบัติการทางทหาร การปิดซ่อมทางวิ่ง การบินทดสอบและกรณีสภาพอากาศปิด ยิ่งกว่านั้น บริษัทฯ ยังได้ให้บริการ ATFM ในการสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายระบบบริการจราจรทางอากาศแบบอัตโนมัติ ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System project)

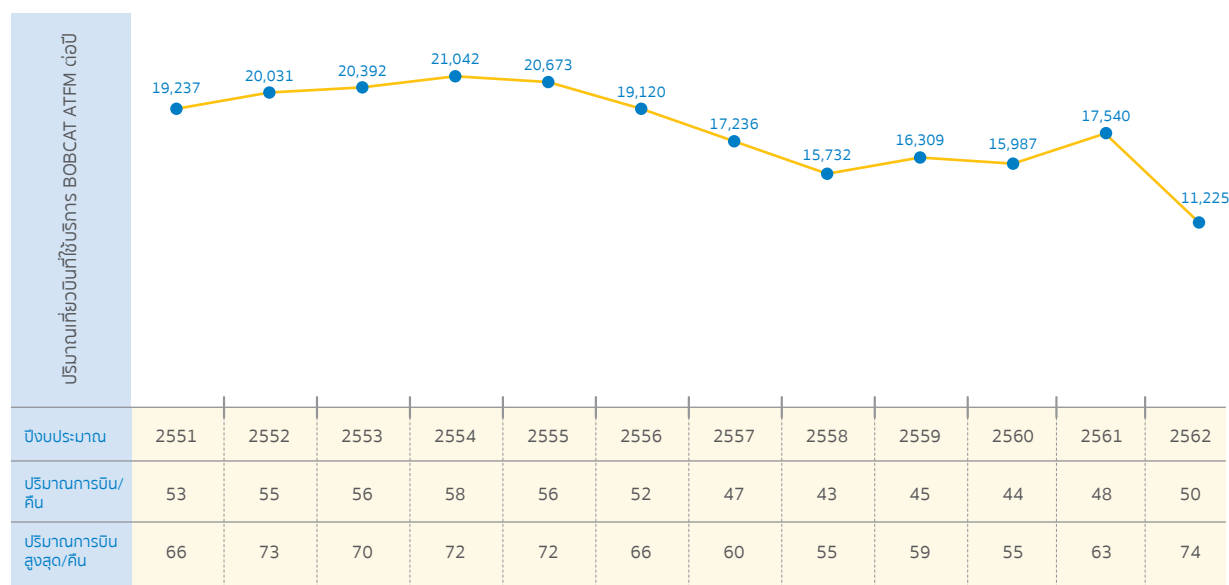
นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้บริการ ATFM สนับสนุนการจัดปริมาณเที่ยวบินให้เหมาะสมกับความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าร่วมในโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network และสนับสนุนการจัดสภาพคล่องจราจรทางอากาศภายใต้เงื่อนไขต่าง ๆ (Air traffic flow restriction) ที่ได้รับจากประเทศอื่นตามร้องขอ ซึ่งเป็นไปตามความคาดหวังของ ICAO

การให้บริการ ATFM ช่วยลดการบิวนร่อ เพิ่มความปลอดภัยภาคอากาศ และยกระดับความสามารถคาดการณ์ปฏิบัติการบินล่วงหน้าสำหรับหน่วยงานเกี่ยวข้อง

2. ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System: BOBCAT)

ระบบ BOBCAT ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านประเทศอัฟกานิสถานไปทางตะวันตก ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศคับคั่ง เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีความคล่องตัว เนื่องจากอัฟกานิสถานเป็นทางผ่านสำคัญสำหรับการจราจรทางอากาศจากเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สู่ยุโรป และจากเอเชียใต้สู่อเมริกาเหนือ

บริษัทฯ บริหารการปฏิบัติงานระบบ BOBCAT ผ่านศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit: Bangkok ATFMU) ตั้งแต่ปี 2550 โดยปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ BOBCAT ตั้งแต่เปิดให้บริการจนถึงปัจจุบัน ดังภาพ



ทั้งนี้ ในช่วงปีงบประมาณ 2562 ปริมาณจราจรผ่านอัฟกานิสถานในช่วงเวลาที่บริษัทฯ ให้บริการ ATFM โดยใช้ระบบ BOBCAT ลดลงร้อยละ 36 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2561 โดยสาเหตุหลักเกิดจากการปิดน่านฟ้าของปากีสถานระหว่างวันที่ 28 กุมภาพันธ์ - 15 กรกฎาคม 2562 ทำให้สายการบินต้องเปลี่ยนเส้นทางบินโดยการบินอ้อมน่านฟ้าปากีสถาน และอัฟกานิสถานซึ่งใช้เวลาทำการบินเพิ่มขึ้นจากเดิมถึงประมาณ 1 ชั่วโมง และส่งผลให้บางเส้นทางบินไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ จากข้อมูล IATA อุตสาหกรรมการบินต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 4 แสนเหรียญสหรัฐต่อวัน หรือรวมประมาณ 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ตลอดช่วงที่มีการปิดน่านฟ้า

บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

ในรอบปีงบประมาณ 2562 มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน 244,353,230 ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 2,357,042 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 0.96

บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services)

บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบิน อาทิ ข่าวแผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวอากาศการบิน ข่าวประกาศนักบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน แจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินอากาศ สายการบิน ท่าอากาศยานทหาร และหน่วยงานราชการ ในเขตแ่งลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) และต่างประเทศ ดังนี้

1. บริการข้อมูลข่าวสารประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)

- 1.1 เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแ่งลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO Annex 15
- 1.2 ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ 2562 จำนวน 18,757 ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 2,325 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 11.03

2. บริการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages)

- 2.1 บริหารจัดการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages) ทั้งประเทศ ตามมาตรฐาน ICAO Document 4444
- 2.2 ปริมาณข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้องที่ให้บริการ สำหรับปีงบประมาณ 2562 จำนวน 2,564,310 ฉบับ โดยมีข่าวแผนการบิน จำนวน 873,838 ฉบับ

3. บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Data Services)

รวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ROBEX Centre) และบริหารฐานข้อมูลข่าวอากาศการบิน ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Data Bank) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 3 และ ROBEX Handbook



บริการเกี่ยวเนื่อง

ในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง ตรวจสอบและเปรียบเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

1. การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

ให้บริการ ผลิต/จัดหาอุปกรณ์ และให้บริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ให้กับหน่วยงานการบินในต่างประเทศ จำนวน 4 ประเทศ ได้แก่ ราชอาณาจักรภูฏาน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และสหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล และหน่วยงานภายในประเทศ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการเลือกตั้งบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ทหารอากาศ กองทัพอากาศ และกรมสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ กองทัพเรือ

2. บริการบินทดสอบ

ให้บริการบินทดสอบกับหน่วยงานการบินในต่างประเทศ จำนวน 5 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล ราชอาณาจักรภูฏาน และราชอาณาจักรกัมพูชา และหน่วยงานภายในประเทศ จำนวน 7 แห่ง โดยแยกเป็น บริษัทเอกชน 6 แห่ง และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ 1 แห่ง



3. บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

ให้บริการแก่สายการบินรวมทั้งสิ้น 44 ราย ใน 9 ประเทศ ได้แก่ ราชอาณาจักรไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สหพันธรัฐมาเลเซีย ปากีสถาน สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ มอโกเลีย สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และสาธารณรัฐอินเดีย โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการทั้งสิ้น 65 ลำ

4. บริการสอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัด

ทำการสอบเทียบมาตรฐานอุปกรณ์เครื่องมือวัดให้หน่วยงานภายในและภายนอก โดยให้บริการแก่หน่วยงานภายนอกจำนวน 12 ราย รวมทั้งสิ้น 86 เครื่อง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการตามบันทึกข้อตกลงการสอบเทียบเครื่องมือวัดหรืออุปกรณ์ให้กับห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องส่งวิทยุกระจายเสียง สำหรับการทดลองประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ นอกจากนี้ได้ให้บริการนี้แก่หน่วยงานในต่างประเทศ คือ Cambodia Air Traffic Service Co., Ltd.

5. บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสาร

ให้บริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารให้แก่สายการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน กลุ่มธุรกิจพลังงานปิโตรเลียม และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพลังงานปิโตรเลียม และสนับสนุนงานภายในกิจการของบริษัทฯ โดยในปีงบประมาณ 2562 มีอุปกรณ์สื่อสารที่ให้บริการ จำนวน 12,006 เครื่อง เพิ่มขึ้น จำนวน 279 เครื่อง หรือคิดเป็นร้อยละ 2.38 จากปีงบประมาณ 2561 และให้บริการเครือข่ายวิทยุสื่อสาร Digital Trunked Radio System (DTRS) จำนวน 2,621 เครื่อง เพิ่มขึ้น จำนวน 119 เครื่อง หรือคิดเป็นร้อยละ 4.76 จากปีงบประมาณ 2561

6. บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

ให้บริการขายสื่อสารผ่านดาวเทียมให้กับหน่วยงานการบินในต่างประเทศ จำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สหพันธรัฐมาเลเซีย และสาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ

7. บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

ติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) เพิ่มเติมจำนวน 13 สถานี ใน 3 ประเทศ ได้แก่ เครือรัฐออสเตรเลีย สาธารณรัฐเกาหลีใต้ และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมจำนวนสถานี RGS ทั้งสิ้น 192 สถานี ใน 7 ประเทศ เพื่อให้บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการใน 15 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ไต้หวัน นิวซีแลนด์ บรูไน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ มอญโกเลีย สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐสิงคโปร์ เครือรัฐออสเตรเลีย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และสาธารณรัฐอินเดีย มีสายการบินที่ใช้บริการจำนวน 201 สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการ 7,483 ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งหมดประมาณ 220.19 ล้านกิโลบิต เพิ่มขึ้นจำนวน 44.44 ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ 25.28 จากปีงบประมาณ 2561

8. บริการเข้าใช้สัญญาณแสดงผลข้อมูลอาร์ (Air Situation Display/Ground Situation Display)

ให้บริการ Air Situation Display/Ground Situation Display (ASD/GSD) แก่หน่วยงานภายในเพื่อสนับสนุนภารกิจหลักในบทบาท Strategic Arms และให้หน่วยงานภายนอก เช่น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท บางกอกเอวิเอชันเซ็นเตอร์ จำกัด และวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม รวมถึงการให้บริการข้อมูลเที่ยวบินสำหรับระบบตรวจวัดเสียงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนในการพัฒนาระบบ อุปกรณ์และบุคลากรของหน่วยงานภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจราจรทางอากาศในการรองรับการขยายตัวของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นตามอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และมีส่วนส่งเสริมให้ประเทศไทยพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการสร้างความร่วมมือการบริหารจัดการและเชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาคเอเชีย ซึ่งมีโครงการที่สำคัญ คือ โครงการพัฒนารูทกิจและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์เกี่ยวกับ ASBUs และ Seamless Sky กับกลุ่มลูกค้าในต่างประเทศ เช่น ราชอาณาจักรกัมพูชา สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



อีกทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษา วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมศักยภาพของบุคลากร ลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์จากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางธุรกิจ โดยในปี 2562 มีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 2 รายการ คือ

1. ระบบบันทึกข้อมูลแผนผังลานจอดของอากาศยาน อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Ground Planning Board)

สำหรับผู้ควบคุมจราจรทางอากาศที่รับผิดชอบบนทางขับและลานจอด (Ground Control)

2. ห้องฝึกจำลองการควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบิน (Aerodrome Control Tower Simulator Laboratory)

พัฒนาขึ้นโดยมุ่งเน้นให้ความรู้และฝึกการควบคุมจราจรทางอากาศของศูนย์ควบคุมการบินแก่ผู้ปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน (Aerodrome Control)

การพัฒนาด้านทรัพยากรบุคคล



การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

ปี 2562 บริษัทฯ อยู่ในช่วงการเปลี่ยนถ่ายระบบเทคโนโลยีการให้บริการการเดินอากาศไปสู่ระบบ Thailand Modernization CNS Systems: TMCS ซึ่งต้องอาศัยความพร้อมของบุคลากร โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ในการเข้ารับการฝึกอบรมฝึกภาคปฏิบัติ และปฏิบัติงานจริงกับระบบใหม่จนเกิดความมั่นใจที่จะปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติงานในการควบคุมจราจรทางอากาศบนระบบ TMCS ได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังดำเนินการปรับปรุงพัฒนากระบวนการทำงานในทุก ๆ ภาคส่วน เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการให้พร้อมต่อการยื่นขอใบรับรองการเดินอากาศกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ในด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลนั้น บริษัทฯ ได้มีการมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งผลักดันและสนับสนุนให้การดำเนินการกิจหลักสอดคล้องกับข้อกำหนดของ กพท. โดยเฉพาะในด้านบุคลากรที่ต้องมีระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างเหมาะสมเพื่อความปลอดภัยในการให้บริการ ซึ่งรวมถึงเรื่องวิธีการบริหารจัดการความเครียด (Stress Management) และวิธีการจัดการความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความเหนื่อยล้า (Fatigue Risk Management) ตลอดจนการจัดให้มีบุคลากรที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในเรื่องผู้ประจำหน้าที่ จากประเด็นความท้าทายและการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ซึ่งมีผลกระทบด้านบุคลากรโดยตรง บริษัทฯ จึงมีการทบทวนแผนอัตรากำลัง 10 ปี (2563-2572) ซึ่งได้มีการจัดทำครั้งล่าสุดในปี 2559 โดยคำนึงถึงบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งในส่วนของอัตรากำลังที่จำเป็นในการรองรับการเปิดของสนามบินแห่งใหม่ ตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เช่น สนามบินเบตง และสนามบินอุตะเถา เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ศึกษาการจัดอัตรากำลังในส่วน of เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในรูปแบบการจัดกะแบบเหลื่อม (Staggered Shift) เพื่อคาดการณ์จำนวนอัตรากำลังที่บริษัทฯ สามารถดำเนินการได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ภายใต้ข้อกำหนดด้าน Fatigue ของ กพท. ตลอดจนการทบทวนและสอบทานแบบบรรยายลักษณะงานสำหรับทุกตำแหน่งในองค์กร เพื่อระบุหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก (Job Description) และคุณสมบัติเฉพาะตำแหน่ง (Job Specification) ที่บุคลากรในแต่ละตำแหน่งต้องมี เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการสรรหาบุคลากร เลื่อนตำแหน่ง และการมอบหมายงานในองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ

ในมิติด้านกระบวนการ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงกระบวนการบริหารทรัพยากรในหลายส่วนงาน โดยเฉพาะการสรรหาบุคลากรภายนอก ซึ่งบริษัทฯ เพิ่มช่องทางการสื่อสารผ่านสื่อ Social Media ในการประชาสัมพันธ์องค์กร/ลักษณะงานของตำแหน่งงานที่รับสมัครที่สามารถ

เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายวงกว้างในเวลาอันรวดเร็ว ส่งผลให้ในปีนี้มีจำนวนผู้สมัครเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา และบริษัทฯ ได้มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อใช้ในการรับสมัคร การส่งเอกสารหลักฐานการสมัครผ่านระบบ online ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ อีกทั้งมีการปรับกระบวนการทดสอบให้สามารถคัดเลือกบุคลากรที่มีทักษะที่เหมาะสมต่องานด้านควบคุมจราจรทางอากาศได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นปรับปรุงระบบงานให้รองรับ Digital Transformation โดยมุ่งเน้นให้พนักงานและฝ่ายจัดการสามารถดำเนินการบางส่วนของ HR ได้เอง (Self-Service) เช่น การให้บริการหนังสือรับรองแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดการใช้กระดาษได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้ง บริษัทฯ ได้ริเริ่มให้มีโครงการ Human Resource Information System: HRIS เพื่อนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาจัดการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบและสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร บริษัทฯ ได้มีการดำเนินโครงการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้พนักงานสามารถสร้างสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work Life Balance) และพัฒนาคุณภาพชีวิตทั้งด้านร่างกายและจิตใจ อาทิเช่น โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแบบครบวงจร (DQL) ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นการให้ความรู้ และการปฏิบัติตัวในชีวิตประจำวันเพื่อป้องกันการเกิดโรค โดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคตามความถี่ในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลและรายงานผลการตรวจสุขภาพประจำปีในรอบปีที่ผ่านมาและนำมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดของกิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มบุคลากรโดยแท้จริง พร้อมทั้งได้มีการปรับปรุงสวัสดิการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มบุคลากรต่าง ๆ เช่น การเพิ่มให้มีการตรวจการไหลเวียนหลอดเลือดที่คอไปเลี้ยงสมอง สำหรับพนักงานอายุ 50 ปีขึ้นไปทุกคน การปรับการตรวจสุขภาพสำหรับพนักงานก่อนเกษียณอายุจาก 3 ปี เป็น 5 ปี การจัดหาเครื่องวัดความดันโลหิตให้กับส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และห้องบังคับการบินลูกข่าย การปรับอัตราการเบิกค่าบ้านพักตากอากาศให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ รวมทั้งมีการกำหนดรูปแบบการให้ทุนการศึกษาบุตรพนักงานด้วย

ด้านการส่งเสริมกิจกรรมในมิติด้านจริยธรรม และมิติด้านสังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการจัดกิจกรรม “วิทยุการบินฯ มินิวอลเลย์บอล” ซึ่งถ้วยพระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเล่นและพัฒนา กีฬาโอลเลย์บอลในเยาวชนทั่วประเทศ โดยปีนี้เป็นการจัดครั้งที่ 20 ซึ่งบริษัทฯ เล็งเห็นว่าผลสำเร็จของโครงการดังกล่าวสามารถพัฒนานักกีฬาจากระดับเยาวชนไปสู่นักกีฬาระดับประเทศที่สร้างชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรและประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับใบประกาศเกียรติคุณจากกองทัพบกและมูลนิธินวัตกรรมทางสังคมว่าเป็นหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนการจ้างงานคนพิการเชิงสังคม ประจำปี 2562 โดยได้ส่งเสริมให้คนพิการเข้าถึงโอกาสงานและอาชีพในภูมิสำเนา มีรายได้เพื่อการพึ่งพาตนเอง มีคุณภาพชีวิตที่ดี และเป็นสมาชิกที่มีคุณค่าของชุมชน



บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นให้ความสำคัญแก่บุคลากร เนื่องจากตระหนักเสมอว่าความมุ่งมั่นและอุทิศตนของบุคลากรจะนำมาซึ่งความสำเร็จขององค์กรอย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นพลังที่เกิดจากความผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) โดยมีการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ตลอดจนได้มีการทบทวนกระบวนการเพื่อเสริมสร้างความผูกพันต่อองค์กรและนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคล อันจะนำไปสู่การเสริมสร้างความผูกพันในบุคลากรอย่างเป็นรูปธรรม และในปีนี้บริษัทฯ จึงมีการทบทวนวัฒนธรรมองค์กรเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจากการมีส่วนร่วมระดมความคิดของผู้บริหารระดับสูง นำมาสู่วัฒนธรรมองค์กรของบริษัทฯ คือ AEROTeam ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก 5 ด้าน ได้แก่ Accountability, Ethics, Result-Oriented, Operational Excellence และ Teamwork ซึ่งจะใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมให้พนักงานมีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ภายใต้วัฒนธรรมองค์กร AEROTeam อันจะนำองค์กรไปสู่ทิศทางและเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

ตามแผนวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2562-2566 กำหนดกรอบวิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพ การให้บริการการเดินทาง การเป็นหนึ่ง ในองค์กรระดับที่ยึดตามมาตรฐานโลกอย่างยั่งยืน” โดยมีสองในห้าประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อการพัฒนาคน คือ ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ (กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาและบริหาร Competency ตาม IDP ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศ): การพัฒนา เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการพัฒนาบุคลากร นอกจากนี้ยังได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 3 การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (กลยุทธ์ 7.2 บริหารจัดการสารสนเทศ ความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสร้างนวัตกรรม นวัตกรรม ตลอดจนส่งเสริมการลงทุน การวิจัยและพัฒนาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ และสังคม) เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม: การส่งเสริมการเรียนรู้

การพัฒนา ในส่วนของการพัฒนาบุคลากร

บริษัทฯ ได้แบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 2 กลุ่ม จำแนกได้ ดังนี้

1. กลุ่มการพัฒนาผู้นำ แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้
 - 1.1 ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และระดับผู้อำนวยการใหญ่/เทียบเท่า
 - 1.2 ระดับผู้อำนวยการฝ่าย/เทียบเท่า
 - 1.3 ระดับผู้อำนวยการกอง/เทียบเท่า
2. กลุ่มการพัฒนาพนักงาน แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้
 - 2.1 ด้านปฏิบัติการจราจรทางอากาศ
 - 2.2 ด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
 - 2.3 ด้านสนับสนุน
 - 2.4 ด้านธุรกิจ

ปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการกับกลุ่มการพัฒนาผู้นำ โดยจัดส่งผู้บริหารเข้ารับการพัฒนากับหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแลกเปลี่ยนแนวคิด มุมมองในเชิงวิชาการเฉพาะด้านการบริหารทั่วไป ตลอดจนสร้างเครือข่ายผู้บริหารระดับสูงในแวดวงการบิน สรุปรายละเอียด ดังนี้

• ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และผู้อำนวยการใหญ่/เทียบเท่าจำนวน 6 หลักสูตร

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Senior Executive Education Program	1
2. ประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.)	1
3. วิทยาการการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส.)	1
4. พัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหารกองทัพอากาศ (พสบ.ทอ.)	1
5. Leadership Succession Program (LSP)	1
6. นักบริหารการพัฒนาในยุคดิจิทัล (Digital CEO)	1

• ระดับผู้อำนวยการฝ่าย/เทียบเท่า จำนวน 4 หลักสูตร

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. การทัพอากาศ (วทอ.)	1
2. วิทยาลัยการทัพเรือ (วทร.)	1
3. นักบริหารการคมนาคมระดับสูง (นบส.)	1
4. การให้เอกชนลงทุนในกิจการของรัฐ	1

• ระดับผู้อำนวยการกอง/เทียบเท่า จำนวน 2 หลักสูตร

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. นักบริหารการคมนาคมระดับกลาง (นบก.)	1
2. การจัดการการบินสำหรับผู้บริหาร	1

สำหรับกลุ่มการพัฒนาพนักงานด้านปฏิบัติการจราจรทางอากาศ บริษัทฯ ได้ทบทวนปัจจัยนำเข้าที่ส่งผลต่อการพัฒนาบุคลากรกลุ่มงานปฏิบัติการจราจรทางอากาศ ได้แก่ แผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง มาตรฐานการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศประเภทบริการจราจรทางอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 และเรื่องมาตรฐานการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีภายใต้โครงสร้างพื้นฐาน TMCS และแผนสืบทอดตำแหน่งมาเป็นปัจจัยนำเข้าเพื่อหาความจำเป็นในการฝึกอบรม ซึ่งบริษัทฯ มีการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถด้านบริการการเดินอากาศตามมาตรฐาน (Manual of Standards) กพท. กำหนด พร้อมทั้งยื่นขอการรับรองมาตรฐานหลักสูตรกับ กพท. จำนวน 5 หลักสูตร และดำเนินการพัฒนาในหลักสูตร ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Aerodrome Control Rating	31
2. Approach Control Procedural Rating	8
3. Approach Control Surveillance Rating	5
4. Area Control Procedural Rating	15
5. Area Control Surveillance Rating	15

จากการพัฒนาบุคลากรที่ผ่านหลักสูตร ซึ่งต้องผ่านขั้นตอนการสร้างให้มีความสามารถด้านบริการการเดินอากาศตามมาตรฐาน (Manual of Standards) โดยกำหนดเป้าหมายผู้ผ่านการอบรมและสามารถสอบผ่านใบอนุญาต (ได้ Rating) คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนผู้เข้ารับการอบรม สรุปรายละเอียดย้อนหลัง จำนวน 3 ปี (พ.ศ. 2560-2562) ดังนี้

ประเภท/ปี	2560	2561	2562
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค	42	29	13
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ	15	10	15
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ	19	-	0
จำนวนพนักงานที่เข้าทดสอบ	76	39	28
จำนวนพนักงานที่ผ่านการทดสอบ	76	39	28
ร้อยละความสำเร็จ	100	100	100

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือ Unit Training Plan เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงในการปฏิบัติสำหรับการฝึกอบรมให้เป็นมาตรฐานตลอดจนเป็นการพัฒนาความสามารถและรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของทุกหน่วยงาน พร้อมทั้งจัดการอบรม จำนวน 2 หลักสูตร ดังนี้

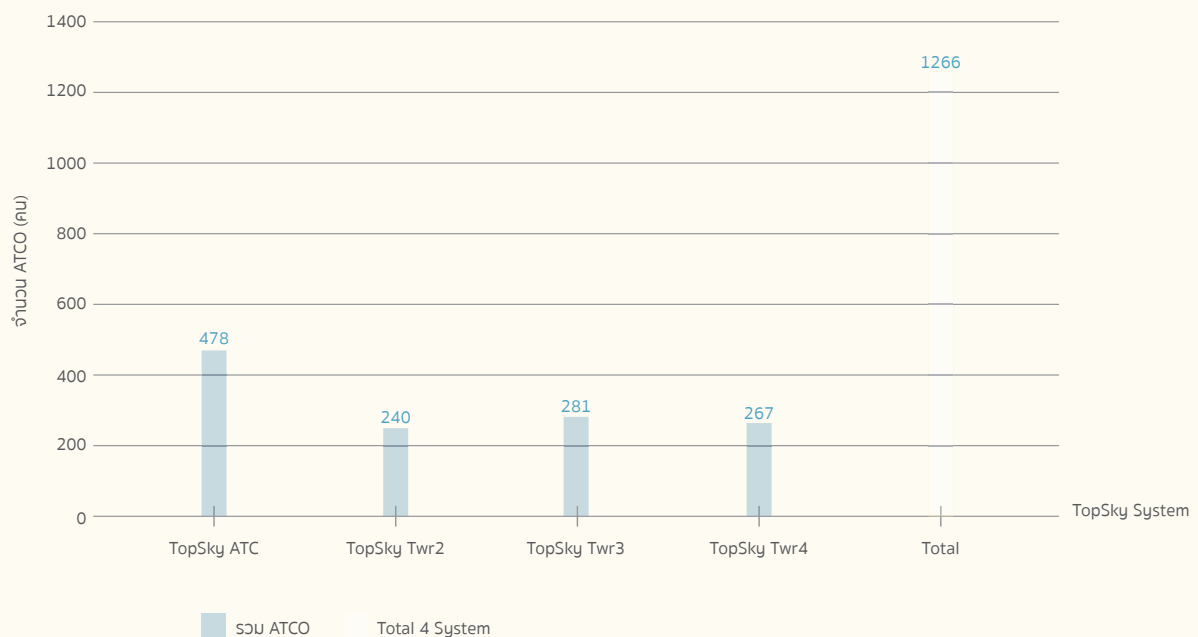
หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. OJT-I (On the Job Training Instructor) Refresher	180
2. ATM Managers' Performance Phrase 1: Human Performance Training for all ANSP Managers (Fatigue Management)	56

พร้อมกันนี้ บริษัทฯ มีการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีตามแผน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่สำคัญ ตามแผน TMCS Transition Roadmap ซึ่งเป็นไปตาม Continuation Training (Conversion) โดยจัดอบรมหลักสูตร ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Refresher Training (TMCS) (สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ)	1,266
2. TopSky Maintenance Internal Training	90
3. Voice Communication Control System	86
4. IP Cloud Network	87
5. Power Supply	109
6. พื้นฐานสำหรับช่างหมุนเวียน ระบบ TMCS	136
7. HMI for TopSky (กองทัพอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสถาบันการบินพลเรือน)	33

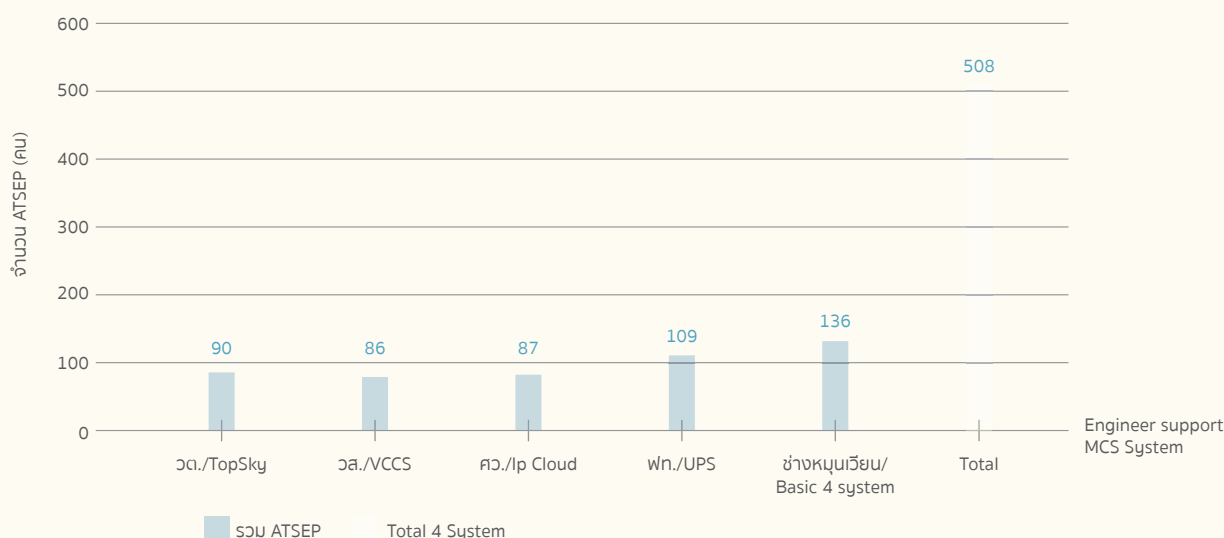
(ดังข้อมูลสถิติ หลักสูตร 1 (ภาพที่ 1) หลักสูตร 2-6 (ภาพที่ 2) และหลักสูตร 7 (ภาพที่ 3))

ATCO เข้ารับการฝึก Refresher โครงการ TMCS ปี 2562



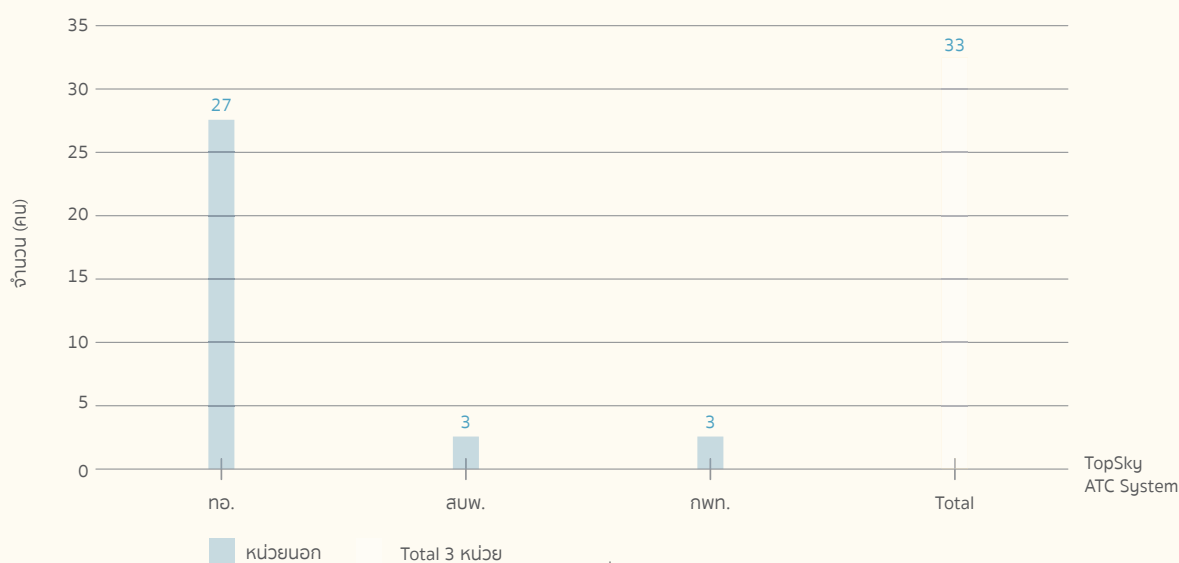
ภาพที่ 1

ATSEP เข้ารับการฝึก Refresher เพื่อสนับสนุนโครงการ TMCS ปี 2562



ภาพที่ 2

หน่วยงานภายนอก เข้ารับการฝึก TopSky ATC ปี 2562



ภาพที่ 3

ภายใต้กลุ่มการพัฒนาพนักงานด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ 3.2 ภายใต้แผนวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2562-2566 รายละเอียดดังกล่าวข้างต้นแล้ว นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม ตามที่องค์การการบินพลเรือนกำหนดไว้ในเอกสาร ICAO Doc.7192 Part E2 ซึ่งบริษัทฯ ได้ร่วมกับ EPN (Entry Point North) ประเทศสวีเดน จัดฝึกอบรมหลักสูตร Basic ATSEP, หลักสูตร On-the-Job-Training Instructor (OJTI) and Assessor ให้กับวิศวกรผู้เกี่ยวข้อง ในปีงบประมาณ 2561-2562 สรุปรายละเอียด ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนพนักงานผ่านการอบรม ปี 2561 (คน)	จำนวนพนักงานผ่านการอบรม ปี 2562 (คน)
1. Basic ATSEP (บริษัทฯ)	4	67
2. Basic ATSEP (EPN)	16	16
3. OJTI & Assessor (EPN)	6	12

ภายใต้กลุ่มการพัฒนาพนักงานด้านสนับสนุน บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดอบรมพนักงานระดับผู้จัดการงานบริหารทั่วไป/เทียบเท่า ให้มีความพร้อมเข้าสู่กระบวนการคัดเลือกผู้บริหารระดับต้น สรุปรายละเอียด ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
Succession Development Project (SDPP)	9

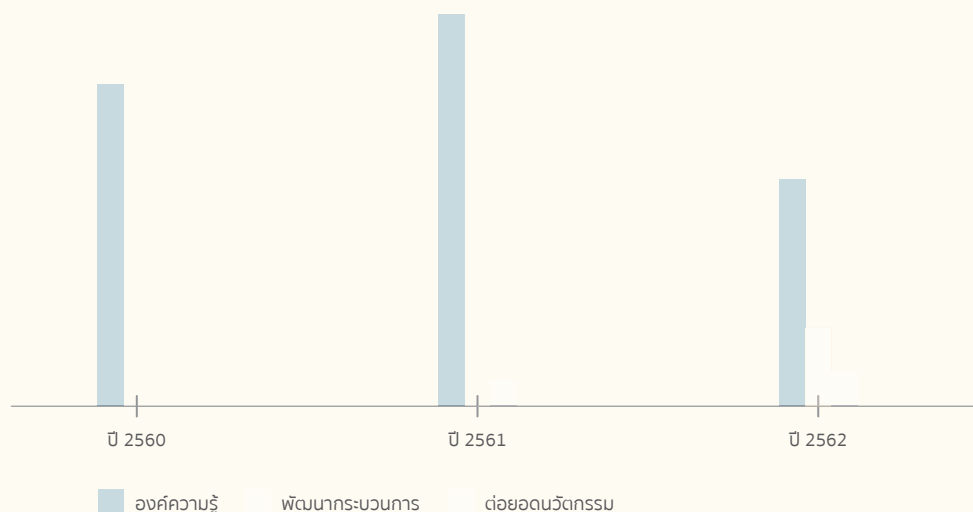
ภายใต้กลุ่มการพัฒนาพนักงานด้านธุรกิจ บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับบุคลากรที่ต้องไปพัฒนาต่อยอดในงานหลักด้านการบริการ การจราจรทางอากาศ จึงได้จัดให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจในงานของภารกิจหลักอันจะนำไปสู่การพัฒนาอุปกรณ์หรือสร้างนวัตกรรมเพื่อไปสร้างงานในภาคธุรกิจได้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
ATC for Non ATC (จำนวน 3 รุ่น ๆ ละ 5 คน)	15

การส่งเสริมการเรียนรู้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ส่งเสริมให้บุคลากรใช้ความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงาน การจัดการความรู้ และการสร้างนวัตกรรม โดยรวบรวมและจัดเก็บองค์ความรู้ที่สำคัญเพิ่มเติมในด้าน Air Traffic Management (ATM) Aeronautical Information Service (AIS) Communications Navigation and Surveillance (CNS) ส่งเสริมให้ทุกหน่วยงานจัดทำ Knowledge Landscape และแผนที่ความรู้ (Knowledge Map) พร้อมกับการนำความรู้ไปปรับปรุงผลการปฏิบัติงานหรือสร้างผลงานนวัตกรรม เพื่อยกระดับความสามารถขององค์กรสู่ระดับสากล โดยในปี 2562 สามารถจัดการองค์ความรู้ได้จำนวน 22 ผลงาน แบ่งออกเป็น องค์ความรู้ที่สำคัญและจำเป็นของหน่วยงาน จำนวน 15 ผลงาน องค์ความรู้ที่เชื่อมโยงการพัฒนากระบวนการทำงาน จำนวน 5 ผลงาน และองค์ความรู้ที่สามารถต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรม จำนวน 2 ผลงาน (ดังข้อมูลสถิติ ภาพที่ 4)

ตารางแสดงผลงานการจัดการความรู้ ปี 2560-2562



ผลงานการจัดการความรู้ ปี 2560-2562

ปี	องค์ความรู้	พัฒนากระบวนการ	ต่อยอดนวัตกรรม	รวม
2560	21	-	-	21
2561	27	-	1	28
2562	15	5	2	22

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือการจัดการความรู้เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และถอดบทเรียนการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (TMCS) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญขององค์กร

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยมีการปรับแนวทางการพัฒนาผลงานนวัตกรรมเป็นแบบ User Challenge และนำ ICAO Based Performance Guidance (11 KPAs) มาเป็นกรอบในการสร้างนวัตกรรม โดยในปี 2562 มีผลงานถูกส่งเข้าร่วมประกวดภายใน จำนวน 13 ผลงาน แบ่งตามประเภทผลงานได้ดังนี้

ประเภทผลงาน	จำนวน (ผลงาน)
1. นวัตกรรมทางเทคโนโลยี	4
2. นวัตกรรมการบริหารจัดการ	5
3. ผลงานสิ่งประดิษฐ์	4

บริษัทฯ ส่งผลงานนวัตกรรมที่ได้รับคัดเลือกจากการประกวดภายในบริษัทฯ เข้าร่วมประกวดรางวัลสภาวิจัยแห่งชาติ : รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น รวมถึงการเข้าร่วมประกวดและจัดแสดงในเวทีนานาชาติ สรุปผลได้ดังนี้

• รางวัลประกาศเกียรติคุณ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์ รางวัลสภาวิจัยแห่งชาติ : รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น



ชื่อผลงาน

- ระบบควบคุมและแสดงสถานะอุปกรณ์อัจฉริยะ กองวิศวกรรมสื่อสารการเดินอากาศ



ชื่อผลงาน

- อุปกรณ์ป้องกันความเสียหายจากความเข้มของสัญญาณวิทยุที่สามารถเลือกค่าเทรสโฮลต์ได้



• รางวัลเหรียญเงิน และ Special Prize FIRI Award จาก The 1st Institute Investors and Researchers in I.R. IRAN สาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน จากเวที International Exhibition of Inventions of Geneva 2019

ชื่อผลงาน

- ระบบควบคุมและแสดงสถานะอุปกรณ์อัจฉริยะ กองวิศวกรรมสื่อสารการเดินอากาศ



การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศตามนโยบายรัฐบาล Thailand 4.0 แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัล ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ (สาขาขนส่ง) และแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงคมนาคม รวมถึงกฎหมาย พระราชบัญญัติต่าง ๆ และประกาศแนบท้ายกฎหมายต่าง ๆ ที่มีผลบังคับใช้แล้วมาเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนโครงการและแผนงานให้สอดคล้อง โดยมีการดำเนินการตามกลยุทธ์ตามแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2562-2566 อันประกอบด้วย

1. พัฒนาศักยภาพของโครงสร้างดิจิทัลและองค์ประกอบพื้นฐาน

ให้มีเสถียรภาพและความมั่นคงปลอดภัย ตอบสนองการเป็นองค์กรดิจิทัล โดยประกอบด้วยการดำเนินการในหลายส่วนที่สำคัญ อาทิ

1.1 ติดตั้งระบบ ICT Network Security

สำหรับเครือข่ายแบบมีสายและไร้สายให้ครอบคลุมพื้นที่สำนักงานทั้งองค์กร

1.2 พัฒนาระบบบริการปรับปรุงความมั่นคงปลอดภัย

สำหรับระบบปฏิบัติการ Windows และซอฟต์แวร์อื่น ๆ ของ Microsoft

1.3 จัดหาระบบตรวจจับเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยด้านสารสนเทศ (Security Information and Event Management: SIEM)

ซึ่งเป็นโครงการระยะ 2 ปี เพื่อตรวจสอบและรายงานเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับระบบสารสนเทศองค์กร

1.4 ติดตั้งระบบตรวจวัดค่าการใช้พลังงานไฟฟ้า และบริหารจัดการใช้พลังงานภายในอาคาร (Building Energy Management: BEM)

ที่สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ

1.5 จัดหาและให้บริการระบบประชุมทางไกลด้วย Video Conference

เพื่ออำนวยความสะดวกในการประชุมหารือรวมถึงการถ่ายทอดสดการประชุมสำคัญ ๆ จากส่วนกลางเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข่าวสารไปยังศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค

2. บริหารจัดการสารสนเทศ ความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล

เพื่อสร้างนวัตกรรม นวัตกรรม ตลอดจนส่งเสริมการลงทุน วิจัยและพัฒนาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดย

2.1 พัฒนา/ปรับปรุงการดำเนินงานและการบริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

ด้วยการพัฒนาระบบงานสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ อย่างมีคุณภาพทุกภาคส่วน โดยหน่วยพัฒนาซอฟต์แวร์ภายในบริษัทฯ เอง ประกอบด้วย

- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานบริหารจราจรทางอากาศ อาทิ การระบบจัดตารางเวลาปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ สำหรับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค
- ระบบสารสนเทศสำหรับงานวิศวกรรม อาทิ การปรับปรุงระบบสารสนเทศระยะที่ 2 (ระบบบริหารคลัง) และการพัฒนาระบบแสดงสถานะการทำงานอุปกรณ์ทางด้านวิศวกรรม

- ระบบสารสนเทศสำหรับงานทรัพยากรบุคคล อาทิ ระบบแสดงสถิติบริหารงานบุคคล ระบบบริหารข้อมูลยานพาหนะผ่านมือถือ (ทุ่งมหาเมฆ) ระบบบริหารข้อมูลยานพาหนะตอนเมือง และระบบจองโรงแรมบ้านพักตากอากาศ เป็นต้น
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนการวัดค่าผลผลิตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
- ระบบบริหารจัดการงานสารสนเทศด้านการพัฒนา/ปรับปรุงโปรแกรมประยุกต์ อาทิ ระบบแสดงพจนานุกรมฐานข้อมูลหลัก ระยะที่ 2 ระบบประกันคุณภาพซอฟต์แวร์ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวมถึงการจัดซื้อจัดหาซอฟต์แวร์ และฮาร์ดแวร์ เพื่อลดระยะเวลาในการพัฒนา และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบที่พัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน ประจำปี 2562
- ระบบสารสนเทศงานประเมินความปลอดภัย ได้แก่ การปรับปรุงระบบบริหารข้อมูลเครื่องมือวัด เป็นต้น

2.2 พัฒนาระบบการนำเสนอข้อมูลสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ

เพื่อบริหารองค์กรสู่ความเป็นเลิศ โดยคัดเลือกหน้าจอรายงานที่สำคัญมาพัฒนาเป็นระบบ Dashboard แสดงผลข้อมูลสำคัญขององค์กร เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารผ่านโครงการ AEROTHAIR Digitization

2.3 พัฒนาระบบเว็บไซต์ให้บริการข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

ทั้งในส่วนของผู้ถือหุ้น และสายการบินต่าง ๆ



3. ดำเนินการกำหนดกรอบนโยบายกำกับดูแล ขับเคลื่อน และประเมินผล

ตามแนวทางมาตรฐานสากลและแนวปฏิบัติที่ดี รวมถึงการดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวทางยุทธศาสตร์ชาติในการพัฒนาดิจิทัล และการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.1 จัดทำแผนดำเนินงานด้านดิจิทัลเพื่อขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

- จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลและแผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. 2563-2567 แล้วเสร็จ เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาองค์กรดิจิทัล ให้สอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ

3.2 ดำเนินการด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ตามที่กฎหมายและแนวปฏิบัติสากลกำหนด

- จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ตามที่กฎหมายธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และกฎหมายด้านไซเบอร์กำหนด รวมถึงการดำเนินการตามแนวทางการประเมินความเสี่ยงด้านไอทีของ ICAO
- จัดทำวิธีปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศให้สอดคล้องกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ
- ตรวจสอบประเมินระบบสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศให้เป็นไปตามแนวทางมาตรฐานสากล ISO 27001

3.3 ดำเนินการเพื่อยกระดับระบบสารสนเทศให้เป็นไปตามกฎหมายดิจิทัลที่เกี่ยวข้องและแนวปฏิบัติที่ดี

- ศึกษารายละเอียดและกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกรอบกฎหมายด้านสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาแนวทางในการนำแนวปฏิบัติที่ดี อาทิ Cobit 5 มาใช้ในการกำกับดูแลด้านสารสนเทศอย่างเป็นระบบ
- ศึกษาแนวทางในการนำเอาวิธีประเมินผลด้านธรรมาภิบาลดิจิทัล (Digital Governance) เข้ามาประยุกต์ใช้
- ศึกษาแนวทางในการรักษาความเป็นข้อมูลส่วนบุคคลและข้อมูลสำคัญขององค์กร เพื่อจัดทำธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance) ตามแนวทางที่กฎหมายกำหนด
- กำหนดแผนในการพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศตามกรอบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระบบใหม่ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งใช้เกณฑ์การพัฒนาด้านดิจิทัลเป็นหนึ่งในหัวข้อหลักการประเมิน

3.4 ส่งเสริม/พัฒนาบุคลากรให้รู้เท่าทันในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และสร้างสรรค์ตามแนวทางการกำกับดูแลสารสนเทศที่ดี และสอดคล้องกับมาตรการที่กฎหมายด้านดิจิทัลกำหนดไว้

- จัดการฝึกอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเพื่อเพิ่มทักษะเชิงดิจิทัลตามหลักสูตรที่ได้รับการรับรองสากล
- สร้างความตระหนักและให้ความรู้ความเข้าใจในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างปลอดภัยให้กับพนักงานผู้ใช้งานระบบสารสนเทศ



ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT Steering) เพื่อเป็นองค์กรระดับสูงสุดในการกำหนดกรอบแนวทางและมอบนโยบายในการดำเนินการด้านสารสนเทศให้เกิดประสิทธิผล โดยมีผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง (CIO) เป็นผู้บริหารผลลัพธ์สูงสุด ผ่านการดำเนินงานของคณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากทุกฝ่ายงาน เพื่อร่วมกันดำเนินงาน พิจารณาแนวทางกำกับดูแล สังการ และประเมินผล ผ่านคณะทำงานชุดต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและเกิดการบูรณาการร่วมกัน

ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

จากนโยบายภาครัฐในปี 2562 ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี 2562 มียอดเบิกจ่ายสะสมจริงเบื้องต้น จำนวน 1,185.96 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 94.88 เมื่อเทียบกับวงเงินเบิกจ่ายในปีงบประมาณ 2562 ที่ได้รับอนุมัติ จำนวน 1,250 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 64.04 ล้านบาท หากปรับตามเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ (เช่น การจัดหาได้ต่ำกว่างบประมาณ) จะทำให้ผลการเบิกจ่ายลงทุนคิดเป็นร้อยละ 100

การประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่างรัฐบาลไทยกับบริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ “ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA)” เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วย การประเมินและวัดผล 3 ส่วน ได้แก่ 1) ผลการประเมินกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ หมวด 1-6 (การนำองค์กร การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้ การมุ่งเน้นบุคลากร และการมุ่งเน้นการปฏิบัติการ) 2) การปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ และ 3) ผลลัพธ์ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ 2561 ดังนี้

ผลการดำเนินงาน ตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ	ปีงบประมาณ 2561		
	กระบวนการ/ระบบ	ภารกิจ ตามยุทธศาสตร์	ผลลัพธ์
น้ำหนัก	30	20	50
คะแนนถ่วงน้ำหนัก	1.3950	0.9000	2.2912
ผลการประเมินรวม	4.5862		

การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ 2562 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AAA” และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงสถานะของบริษัทฯ ในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศรายหลักในประเทศไทย ตลอดจนการมีสถิติด้านความปลอดภัยที่ดี สถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์ ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งเห็นว่าสถานะเครดิตของบริษัทฯ มีปัจจัยเสริมจากบทบาทของบริษัทฯ ที่มีลักษณะพิเศษและมีความสำคัญต่อรัฐบาลไทย รวมถึงความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากรัฐบาลในกรณีที่บริษัทฯ เผชิญกับสถานการณ์วิกฤต

สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่าบริษัทฯ จะยังคงสถานะในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศรายหลักของประเทศไทยในอนาคตต่อไปและคาดว่าบริษัทฯ จะยังคงมีผลการดำเนินงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ทริสเรทติ้งยังคาดว่าบริษัทฯ จะยังคงรักษาสถานะสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่แข็งแกร่งได้อีกต่อไป แม้จะเป็นกรณีที่เกิดขึ้นได้ยาก แต่อันดับเครดิตของบริษัทฯ ก็อาจได้รับการปรับลดลงได้หากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับรัฐบาลลดความสำคัญลงจนถึงระดับที่ทำให้ทริสเรทติ้งเห็นว่าความเป็นไปได้ในการสนับสนุนเป็นพิเศษจากรัฐบาลเปลี่ยนแปลงไป

รางวัลที่ได้รับระหว่างปี

- รางวัลการพัฒนากองทุนดีเด่น การประกวดกองทุนสำรองเลี้ยงชีพดีเด่น ครั้งที่ 7 ประเภท Single Fund กองทุนสำรองเลี้ยงชีพรัฐวิสาหกิจ ขนาดสินทรัพย์กองทุนมากกว่า 10,000 ล้านบาท จัดโดยสมาคมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
- รางวัลประกาศเกียรติคุณบริษัทฯ เกษียณสุข “ระดับทอง” จัดโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร

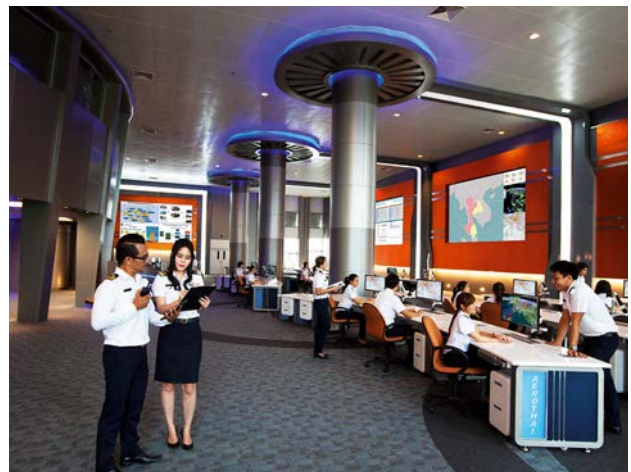
เรื่องเด่นในรอบปี

1. การเปิดศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre)

เนื่องด้วยปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินในพื้นที่ให้บริการจราจรทางอากาศ กระบวนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศระดับ Pre-Tactical จึงมีความสำคัญที่จะช่วยวางแผนและบริหารจัดการปริมาณเที่ยวบินให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและขีดความสามารถของพื้นที่ให้บริการ บริษัทฯ มีนโยบายจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre: ATM NMC) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพและศักยภาพในการปฏิบัติงานให้บริการจราจรทางอากาศระดับ Pre-Tactical พัฒนาการให้บริการด้าน Air Traffic Management (ATM) ของบริษัทฯ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของประเทศไทย และเตรียมการสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายระบบให้บริการจราจรทางอากาศไปสู่ระบบ TMCS จึงมีการดำเนินการจัดเตรียมสถานที่และระบบอุปกรณ์ปฏิบัติงานใหม่ ณ ห้องปฏิบัติการ ATM NMC ชั้น 3 อาคาร 60 ปี เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับด้าน Air Traffic Flow Management (ATFM) Airspace Management (ASM) และ Information Management (AIM) ได้แก่

1. Air Traffic Flow Management Unit (ATFMU) ห้อง 206 อาคารปฏิบัติการ ชั้น 2
2. Flight Data Management Centre (FDMC) ชั้น 3 อาคาร 60 ปี
3. NOTAM Office ชั้น 3 อาคาร 60 ปี
4. Communication & OPMET (งานปฏิบัติการสื่อสารการบิน) ชั้น 2 อาคาร 60 ปี

และได้มีการดำเนินการย้ายการปฏิบัติงานของส่วนงานดังกล่าวแล้วเสร็จและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้คือไม่ให้เกิดการหยุดชะงักของการให้บริการ และสามารถปฏิบัติงานตามหน้าที่รับผิดชอบได้ครบถ้วน สมบูรณ์ มีประสิทธิภาพไม่น้อยกว่าสถานที่เดิม ทั้งนี้ ได้มีการจัดพิธีการเปิดปฏิบัติงาน ณ ห้องปฏิบัติการ ATM NMC ชั้น 3 อาคาร 60 ปี อย่างเป็นทางการเมื่อวันศุกร์ที่ 9 พฤศจิกายน 2561 โดยมีผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ เข้าร่วมในพิธี ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กองทัพอากาศ และสายการบินต่าง ๆ



2. การพัฒนามาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services: ANS) ตามมาตรฐานสากลและข้อกำหนดของประเทศ

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ISO 22301:2012 ครอบคลุม 3 พื้นที่ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ ภายใต้ขอบข่ายการดำเนินงานด้านบริการจราจรทางอากาศและบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2562 จากบริษัท ยูไนเต็ด รีจิสตร้า ออฟ ซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (URS) จากการที่บริษัทฯ ดำเนินการตามมาตรฐานทุกขั้นตอน แสดงให้เห็นถึงความมั่นใจได้ว่ามีความพร้อมรับมือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น อันส่งผลกระทบต่อการบินให้บริการต้องหยุดชะงัก และมีความสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องในระดับการให้บริการที่ยอมรับได้

3. โครงการจัดสร้างเส้นทางบิน VFR Entry and Exit Procedures

เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการในส่วนของโรงแรม การบิน ซึ่งใช้กฎการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rules: VFR) เป็นพื้นฐานในการปฏิบัติการบิน โดยพัฒนาเส้นทางบินเข้าและออก (VFR Entry and Exit Procedures) สนามบินที่เป็นฐานฝึกบินของโรงเรียนการบินต่าง ๆ ใน 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 (ปี 2562)

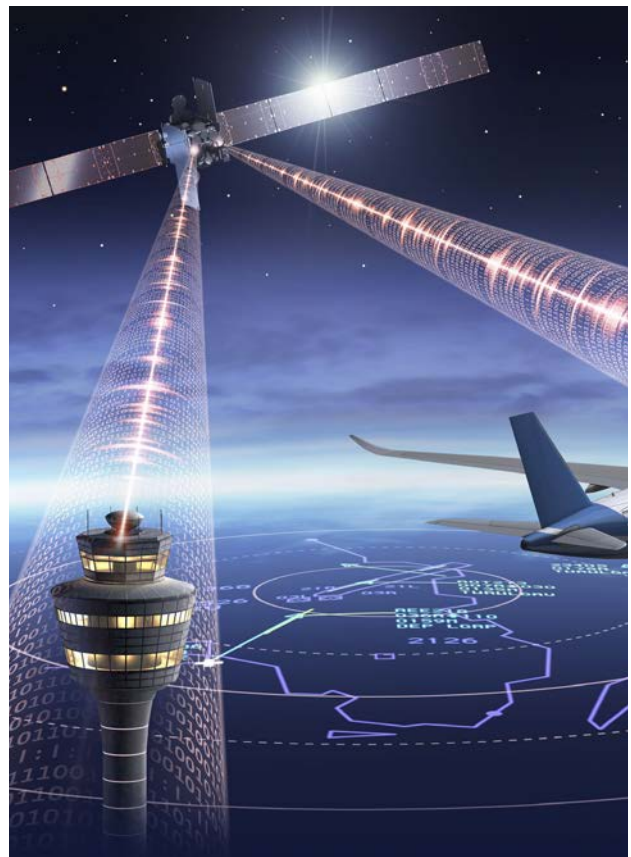
- หัวหิน
- ขอนแก่น

ระยะที่ 2 (ปี 2563)

- นครราชสีมา
- ชุมพร
- นครพนม

4. โครงการพัฒนาเส้นทางบินไปสู่ RNAV2 (GNSS)

เพื่อพัฒนาระบบการเดินอากาศของประเทศไปสู่แผนงานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้มีการพัฒนาเส้นทางบินจำนวน 33 เส้นทางบิน ไปสู่การนำทางด้วยระบบดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) ซึ่งเพิ่มความเที่ยงตรงในการบินของอากาศโดยมีความคลาดเคลื่อนทางตำแหน่งในระดับไม่เกิน 2 ไมล์ (RNAV2) การพัฒนาเส้นทางบินดังกล่าวจะช่วยลดขนาดความกว้างของเส้นทางบินลง ซึ่งรองรับแผนการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบห้วงอากาศที่กำลังดำเนินการได้ต่อไป



5. โครงการวิเคราะห์หาค่าขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน (Runway Capacity)

เนื่องจากปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ระบบการบินเริ่มเกิดความคับคั่ง ดังนั้นเพื่อพัฒนาบริการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ได้บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง-พัทยา) ร่วมดำเนินการวิเคราะห์หาค่าขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน (Runway Capacity) ทำให้ปัจจุบันมีค่า Runway Capacity สำหรับสนามบินพาณิชย์หลักจำนวน 15 แห่ง

หน่วยบริหารท่าอากาศยาน	สนามบิน	ขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่ง (Runway Capacity) เทียบวัน/ชั่วโมง
กรมท่าอากาศยาน	พิษณุโลก	19
	อุดรธานี	15
	ขอนแก่น	11
	กระบี่	9
	สุราษฎร์ธานี	9
	อุบลราชธานี	11
	นครศรีธรรมราช	7
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	สุวรรณภูมิ	68
	ดอนเมือง	07:00-10:59 น. = 40 11:00-16:59 น. = 45 17:00-06:59 น. = 48
	ภูเก็ต	20
	เชียงใหม่	24
	หาดใหญ่	11
	เชียงราย	11
ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ระยอง-พัทยา	อุตะเถา	16
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	สมุย	15



การบริหารจัดการองค์กร



การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี 2555 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 ซึ่งพิจารณาจากแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และการควบคุมภายในของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) โดยในปี 2562 บริษัทฯ ได้ติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเกี่ยวกับแนวโน้มและผลกระทบที่มียุทธศาสตร์ที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายของบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านการเบิกจ่ายงบประมาณและการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจให้เป็นไปตามเป้าหมายเบิกจ่ายและแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในปีงบประมาณ โดยผลการประเมินด้านการเบิกจ่ายงบประมาณ พบว่ามีความเสี่ยงที่ยังต้องบริหารจัดการติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณตามโครงการที่ล่าช้า เพื่อให้สามารถกลับเข้าสู่แผนปฏิบัติการและดำเนินงานให้ได้ตามเป้าหมายต่อไป ทั้งนี้การดำเนินโครงการตามนโยบายภาครัฐ พบว่ามีความเสี่ยงต่ำ สำหรับการดำเนินการจัดการด้านคลื่นความถี่รบกวนการให้บริการ พบว่ามีมาตรการในการรองรับโดยมีการสลับใช้คลื่นความถี่สำรองกรณีที่เกิดการรบกวนส่งผลให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ความพร้อมใช้งานของระบบอุปกรณ์ และความพร้อมของบุคลากร ทั้งขีดความสามารถและอัตรากำลัง โดยผลการประเมินในภาพรวมพบว่าอยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีความเสี่ยงอยู่ในช่วงระดับต่ำและค่อนข้างต่ำ ประกอบด้วย (1) บุคลากรมีข้อจำกัด (2) เทคโนโลยี/ระบบอุปกรณ์ไม่รองรับต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ (ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน ระบบข้อมูลการบิน) (3) การบริหารจัดการห้วงอากาศไม่สอดคล้องกับปริมาณเที่ยวบินเมื่อเทียบกับพื้นที่ห้วงอากาศ ซึ่งมีการติดตามผลการดำเนินการตามมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในปีงบประมาณ 2562

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม เฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน อันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ 2562 เกิดสถานการณ์ปริมาณเที่ยวบินเติบโตไม่เป็นไปตามคาดการณ์ในระยะสั้น โดยเกิดจากปัจจัยภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดเตรียมมาตรการในการรองรับอย่างครบถ้วน ประกอบกับมีสภาพคล่องทางการเงินสูง และมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

4. ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติหลักธรรมาภิบาลและกฎหมายการบิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยพิจารณาความเสี่ยงใน 3 มิติ ดังนี้

- มิติที่ 1** การปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล โดยจะพิจารณาจากระดับของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับหลัก Corporate Governance
- มิติที่ 2** กฎหมายทั่วไป โดยพิจารณาจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดี และค่าเสียหายจากการฟ้องของบริษัทฯ ที่ผลการพิพากษาเป็นที่สิ้นสุด
- มิติที่ 3** กฎหมายการบิน วัตถุประสงค์ของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการบิน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ

ตามเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงทั้ง 3 มิติ ความเสี่ยง “การปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายการบิน” อยู่ในระดับความเสี่ยงต่ำ



โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ

คณะกรรมการบริษัท

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 33 กำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า 3 คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 39 ดังนี้

1. รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทฯ และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ
2. ผู้ถือหุ้น ข. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุก ๆ ปีต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง โดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้ง คือ ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้นจะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้

รายนามคณะกรรมการบริษัท ในปีงบประมาณ 2562

ณ วันที่ 30 กันยายน ปีงบประมาณ 2562 กรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ 7 คน ดังนี้

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ชยามะ

ประธานกรรมการบริษัทฯ (ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2560 โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการในคราวเดียวกัน และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561)

อายุ 62 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

การศึกษา

- โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ 16
- โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 23
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 35
- วิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ 38
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- รองปลัดกระทรวงกลาโหม
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
- รองเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศ

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 51 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 21 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 227 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 24 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 21
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 41 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- อบรมหลักสูตร Corporate Governance in Digital Era มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง

ความเชี่ยวชาญ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- หลักสูตร “การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน” รุ่นที่ 19 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 13 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านความมั่นคง
- ที่ปรึกษาสถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (สทป.)

2. นายลวณ แสงสีก

กรรมการบริษัท

อายุ

ตำแหน่ง

การศึกษา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

การอบรม

ความเชี่ยวชาญ

การดำรงตำแหน่งอื่น

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562)

52 ปี

ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท Economic Policy and Planning, Northeastern University, USA
- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการเงิน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
- รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 25 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน
- กรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการการยาสูบแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง (ด้านการคลัง งบประมาณ)

3. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ

กรรมการบริษัท

อายุ

ตำแหน่ง

การศึกษา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

การอบรม

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2558 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561)

54 ปี

ประธานคณะผู้บริหารบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- หลักสูตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 54)
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 13 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบินพาณิชย์ สถาบันการบินพลเรือน

ความเชี่ยวชาญ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท กรุ๊ปเมท์ พรี่โม จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- กรรมการบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิสิกส์ จำกัด
- กรรมการบริษัท สิ้นสทกล จำกัด
- กรรมการบริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ โปรดักส์ จำกัด
- กรรมการบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
- กรรมการบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- กรรมการบริษัท มอร์แดนฟรีย จำกัด
- กรรมการบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- นักบินที่ 1 ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษาศูนย์ศึกษาท่าอากาศยานกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

4. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2560 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561)

อายุ

61 ปี

ตำแหน่ง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการฝ่ายทดสอบและพัฒนาการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร “การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน” รุ่นที่ 19 สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านกฎหมาย
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด

5. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ

52 ปี

ตำแหน่ง

- รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- กรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 2

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการร่างกฎหมายประจำ
- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง
- หลักสูตรการร่างกฎหมายและให้ความเห็นทางกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรนักบริหารระดับกลางกับการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง: ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 82 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รองรับ AEC สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการพัฒนาคุณภาพชีวิต สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 5 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรโฆษกกระทรวง สำนักนายกรัฐมนตรี
- หลักสูตรนักบริหารการงบประมาณระดับสูง รุ่นที่ 6 สำนักงบประมาณ
- ด้านกฎหมาย
- กรรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการปกครอง การเมือง (การปกครอง) สาขากฎหมาย (กฎหมายปกครอง) และสาขาความมั่นคง (กฎหมายความมั่นคง/การบริหารราชการแผ่นดิน)

ความเชี่ยวชาญ

การดำรงตำแหน่งอื่น

6. ศาสตราจารย์ ดร. อมร พیمانมาศ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562)

อายุ

46 ปี

ตำแหน่ง

อาจารย์ประจำ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาโยธา (เกียรตินิยมอันดับ 1) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาโท ด้านการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาเอก วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- นายกสมาคมวิศวกรโครงสร้างไทย
- นายกสมาคมแบบจำลองสารสนเทศอาคาร
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สภาการศึกษาวิชาการทหาร
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ มูลนิธินายช่างไทยใจอาสา
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 276 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 16 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) รุ่นที่ 6 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

การอบรม

ความเชี่ยวชาญ

- หลักสูตร Financial Statement for Directors (FSD) รุ่นที่ 39 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 34 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรมสาขาโยธา
- ด้านการวิเคราะห์ข้อมูล

7. นายสมนึก สรค์ทอง

กรรมการบริษัทฯ

อายุ

ตำแหน่ง

การศึกษา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

การอบรม

ความเชี่ยวชาญ

- (ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)
- 58 ปี
- กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 - ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 - หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 26 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 36 สถาบันวิชาการทหารชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ
 - หลักสูตร Advance Management Program, Wharton School, University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา
 - ด้านการบริหารจัดการองค์กร
 - ด้านวิศวกรรม
 - ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

กรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ 2562 ประกอบด้วย

1. พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา

รองประธานกรรมการบริษัทฯ

อายุ

ตำแหน่ง

การศึกษา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

การอบรม

ความเชี่ยวชาญ

- (ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2562)
- 61 ปี
- สมาชิกวุฒิสภา
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
 - ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
 - ที่ปรึกษาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สบ 10)
 - ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
 - รักษาราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
 - หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 55 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - ด้านการบริหารจัดการองค์กร
 - ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
 - ด้านความมั่นคง
 - ด้านกฎหมาย

2. นางอัมพวัน วรรณโก

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2562)

อายุ

59 ปี

ตำแหน่ง

อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

การศึกษา

- ปริญญาตรี อักษรศาสตร์ วิชาเอกประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ วิชาเอกนโยบายสาธารณะ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน
- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 275 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leader (RCL) รุ่น 16 สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- การบริหารจัดการองค์กร การกำกับดูแลด้านการขนส่งทางอากาศ
- ความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- การบริหารจัดการท่าอากาศยาน

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาคมนาคมและการขนส่ง

3. พลตำรวจโท สุรเชษฐ์ หักพาล

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562)

อายุ

49 ปี

ตำแหน่ง

ที่ปรึกษาพิเศษประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโท สังคมศาสตร์ สาขาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาเอก รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองผู้บัญชาการตำรวจท่องเที่ยว
- ผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ
- ผู้บังคับการตำรวจท่องเที่ยว
- ผู้บังคับการประจำสำนักงานผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (ทำหน้าที่ประสานนโยบายกับนายกรัฐมนตรี)

การอบรม

- รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ
- ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 20 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ Ravens Challenge ASEAN 2017 ครั้งที่ 4 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านความมั่นคง
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท กรุงไทยธุรกิจบริการ จำกัด

4. พันเอก ดร. พิรวัส พสกมถิตพะเนาวั

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2557 ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกันและพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2562)

อายุ

49 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน กสทช.

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (MPA) สาขาการจัดการภาครัฐและเอกชน มหาวิทยาลัยบูรพา
- ปริญญาเอก ปรัชญาดุสิตบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ประจำกรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม (กสทช.) ประจำรองประธาน กสทช./ประธานกรรมการกิจการโทรคมนาคม (กทค.)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองกิจการพลเรือน สำนักปฏิบัติการกิจการพลเรือน กรมกิจการพลเรือนทหารกองบัญชาการกองทัพไทย
- หัวหน้าแผนกกิจการพลเรือน กองกิจการพลเรือนสำนักปฏิบัติการกองการพลเรือน กรมกิจการพลเรือน กองบัญชาการกองทัพไทย
- ฝ่ายเสนานิการ ประจำสำนักงานรองผู้บัญชาการทหารสูงสุด กองบัญชาการกองทัพไทย
- ฝ่ายเสนานิการ ประจำสำนักงานเสนานิการทหารบก
- ฝ่ายเสนานิการ ประจำกองงบประมาณ กรมการทหารสื่อสาร กองทัพบก
- รองผู้บังคับทหารสื่อสารกองพล กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- นายทหารยุทธการและการข่าว กองพันทหารสื่อสารที่ 12 รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- ผู้บังคับกองร้อยบริการ กองพันทหารสื่อสารที่ 12 รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- รองผู้บังคับกองร้อยบริการ กองพันทหารสื่อสารที่ 12 รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- นายทหารซ่อมบำรุงสายสื่อสาร กองพันทหารสื่อสารที่ 12 รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- ผู้บังคับหมวดวิทยุถ่ายทอด กองร้อยสายและวิทยุถ่ายทอด กองพันทหารที่ 2 กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- นายทหารควบคุมการเดินสายและติดตั้ง Fiber Optic จากสถานีรถไฟปราจีนบุรี-สถานีรถไฟร้อยเอ็ด
- ผู้ช่วยเลขานุการ ประธานกรรมการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการกำกับดูแลและดำเนินงานโครงการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการประชาสัมพันธ์ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการในคณะกรรมการตามมาตรา 22 บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ดำเนินการกรณี บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด บริษัท ทรู มูฟ จำกัด และบริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงานหรือการดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
- ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
- คณะทำงานติดตามสื่อ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.คสช.)
- หลักสูตรปฐมนิเทศนายทหารใหม่เหล่าสื่อสาร
- หลักสูตรนายทหารอิเล็กทรอนิกส์เหล่าสื่อสาร รุ่นที่ 8
- หลักสูตรชั้นนายร้อยเหล่าสื่อสาร รุ่นที่ 42

การอบรม

- หลักสูตรชั้นนายพันเหล่าสื่อสาร รุ่นที่ 37
- หลักสูตรประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก ชุดที่ 84
- หลักสูตรนายทหารปลัดบัญชี โรงเรียนทหารการเงิน กรมการเงินทหารบก รุ่นที่ 26
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์การมหาชน (PDI) รุ่นที่ 13 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 201 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) รุ่นที่ 1 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Matters & Trends (BMT) รุ่นที่ 1 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 26 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Driving Company Success with IT Governance (ITG) รุ่นที่ 5 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 2 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 43 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร ความรู้ด้านการบินสำหรับผู้ทำงานด้านการบิน รุ่นที่ 56 บริษัท ไทยเจนเนอรัล เอวิเอชัน เทคโนโลยี จำกัด
- หลักสูตร การบริหารท่าอากาศยาน (Basic Airport Management Course: BAM) รุ่นที่ 5 บริษัท ไทยเจนเนอรัล เอวิเอชัน เทคโนโลยี จำกัด
- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านความมั่นคง
- ด้านคมนาคมทางอากาศ
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการบริหารจัดการ และบริหารธุรกิจ (บริหารองค์กร), สาขาความมั่นคง ด้านการประสานงานหน่วยงานภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบายกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐวิสาหกิจและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2562 ซึ่งกำหนดว่า “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศ ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” อีกทั้งโดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษากลับกรองงานตามความจำเป็น ได้แก่

1. คณะกรรมการบริหาร
2. คณะกรรมการตรวจสอบ
3. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
6. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ทั้งนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน 4 คน

บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปีอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อมอบนโยบาย การดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงาน ประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้ง บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารและทางระบบสารสนเทศคณะกรรมการบริษัทฯ ให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ 5 วัน

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม พร้อมจัดทำสรุปมติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งให้กับผู้ถือหุ้น สายการบิน ได้รับทราบการประชุมดังกล่าวทุกครั้ง เป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่ลงในเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน)

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเอง ของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของรัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของ ฝ่ายบริหารได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก 6 เดือน และใช้แบบการประเมินผล คณะกรรมการฯ 2 รูปแบบ ได้แก่ การประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และการประเมินเป็นรายคณะ ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ 1 (ตุลาคม 2561 – มีนาคม 2562)		ครั้งที่ 2 (เมษายน – กันยายน 2562)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	110.4	ดีเยี่ยม	110.3	ดีเยี่ยม
รายคณะ	118.6	ดีเยี่ยม	118.4	ดีเยี่ยม

การประเมินตนเองรายบุคคล

ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ได้ให้ความสำคัญต่อเกณฑ์การประเมิน 6 หมวด ได้แก่ ความโดดเด่นในความรู้ความสามารถ ความเป็นอิสระ ความพร้อมในการปฏิบัติงาน ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ และความมุ่งมั่นในการพัฒนาองค์กร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การประเมินตนเองรายคณะ

ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน 4 หมวด ได้แก่ การประชุมและคณะกรรมการ การสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับดีเยี่ยม



การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ 2562 กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รวมทั้งได้ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเดินทางร่วมกิจกรรมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) การเดินทางตรวจเยี่ยม ดูงานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค และหอบังคับการบินลูกข่าย เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในการกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น และการเดินทางต่างประเทศ เพื่อศึกษาดูงานด้านกิจการการบินที่เกี่ยวข้อง อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเพื่อรองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่และปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

การปฏิรูประบบกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฏิรูประบบกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสารและภาพประกอบการบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยข้อมูลที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

1. หนังสือแจ้งการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ
2. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยากรบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับของบริษัทฯ และข้อมูลองค์กร ได้แก่ ประวัติบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม การกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบต่อ โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร ผลประกอบการ ข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการและการดำเนินงานที่สำคัญ
3. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุมประชุมคณะกรรมการฯ รายงานคณะกรรมการคณะต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ รายชื่อกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2562 กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2562 กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน 5 คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ โดยกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีดังนี้

- | | |
|--------------------------|--------------|
| 1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ | ชเยมะ |
| 2. นายลวณ | แสงสนธิ |
| 3. นายพุดพิงค์ | ปราสาททองโฮส |
| 4. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร | เทพกาญจนา |
| 5. นายสมนึก | รงค์ทอง |

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2562 คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ มีดังนี้

- | | | |
|------------------------|---------|-----------|
| 1. นายสมนึก | รงค์ทอง | เลขานุการ |
| กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | |

2. นายทินกร ชวงค์ ผู้ช่วยเลขานุการ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
3. นายสุขเหลือ เชี่ยวอาศัย ผู้ช่วยเลขานุการ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)
4. นางธनिया สุนทรศานติก ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัท

ในปีงบประมาณ 2562 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม 12 ครั้ง ดังนี้

รายนาม	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมะ ^{1/}	12/12
พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา ^{2/}	7/7
นายสรวณ แสงสนิท ^{3/}	10/10
นางอัมพวัน วรณโก ^{4/}	4/7
นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ ^{5/}	9/12
นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ^{6/}	8/12
นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์ ^{7/}	12/12
พลตำรวจโท สุรเชษฐ์ หักพาล ^{8/}	0/6
พันเอก ดร. พีรวัส พรหมกลัดพะเนาว์ ^{9/}	6/6
ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมานมาศ ^{10/}	8/9
นายสมนึก รงค์ทอง ^{11/}	12/12

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

- หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2560 และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561
- ^{2/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 ได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2561 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2562
- ^{3/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562
- ^{4/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2562
- ^{5/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2558 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561
- ^{6/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2560 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561
- ^{7/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- ^{8/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562
- ^{9/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2557 ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกันและพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2562
- ^{10/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562
- ^{11/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคนในปีงบประมาณ 2562 มีดังนี้

1. นายลวรรณ	แสงสนิท ^{1/}	ประธานกรรมการ
2. นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอส	กรรมการ
3. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการ
4. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
5. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการและเลขานุการ
6. นายทินกร	ชวงค์	ผู้ช่วยเลขานุการ
7. นายสุสเหลื่อ	เชียวอาชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
8. นางธนิยา	สุนทรศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 42 วรรค 4 ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ 2562 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม 12 ครั้ง ดังนี้

รายนาม	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายลวรรณ แสงสนิท ^{1/}	10/10
นายพุดพิงค์ ปราสาททองโอส	9/12
นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	8/12
นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ	4/12
นายสมนึก รงค์ทอง	12/12

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561

คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2562 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

1. พลตำรวจเอก เดชณรงค์	สุทธิชาญบัญชา ^{1/}	ประธานกรรมการ
2. พลตำรวจโท สุรเชษฐ์	หักพาล ^{2/}	กรรมการ
3. พันเอก ดร. พีรวัส	พรหมกัณฑ์พะเนาว์ ^{3/}	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ		ผู้ช่วยเลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุนและวางแผนการตรวจสอบ		ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 ได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2561 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2562

^{2/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562

^{3/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2557 ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2562

อำนาจหน้าที่

1. รายงานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานทางการบริหาร
2. รายงานผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจว่ามีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และประหยัดเพียงใด
3. รายงานรายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง
4. รายงานผลการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและนโยบายที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจกำหนด

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2562 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561 - 29 มกราคม 2562 ประกอบด้วย
 1. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ประธานกรรมการ
 2. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์ กรรมการ
 3. นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการ
 4. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) เลขานุการ
 5. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ ผู้ช่วยเลขานุการ
- ระหว่างวันที่ 30 มกราคม 2562 - 30 กันยายน 2562 ประกอบด้วย
 1. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ประธานกรรมการ
 2. นางอัมพวัน วรณโก ^{1/} กรรมการ
 3. ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมานมาศ ^{2/} กรรมการ
 4. นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการ
 5. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) เลขานุการ
 6. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2562

^{2/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการกิจของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ 2562 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน มีดังนี้

1. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ ประธานกรรมการ
2. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา กรรมการ
3. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์ กรรมการ
4. พันเอก ดร. พีรวัส พรหมกลัดพะเนา ^{1/} กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2557 ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560

โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2562

อำนาจหน้าที่

1. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยาการbin แห่งประเทศไทย จำกัด

2. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยากรบินแห่งประเทศไทย จำกัด
3. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
4. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
5. ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561 – 29 มกราคม 2562 ประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	ประธานกรรมการ
2. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชัยบัญชา	กรรมการ
3. นายลวรรณ	แสงสนิท ^{1/}	กรรมการ
4. นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
5. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการ
6. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
7. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
8. พันเอก ดร. พีรวัส	พรหมกลัดพะเนาวิ	กรรมการ
9. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการ
10. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
11. นายมานิช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561

- ระหว่างวันที่ 30 มกราคม 2562 – 30 กันยายน 2562 ประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	ประธานกรรมการ
2. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชัยบัญชา ^{1/}	กรรมการ
3. นายลวรรณ	แสงสนิท	กรรมการ
4. นางอัมพวัน	วรรณโก ^{2/}	กรรมการ
5. นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
6. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการ
7. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
8. พลตำรวจโท สุรเชษฐ์	หักพาล ^{3/}	กรรมการ
9. พันเอก ดร. พีรวัส	พรหมกลัดพะเนาวิ ^{4/}	กรรมการ
10. ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ ^{5/}	กรรมการ
11. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการ
12. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
13. นายมานิช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2562

^{2/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2562

^{3/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562

^{4/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2557 ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2562

^{5/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562

อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณากลับกรองเสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ 2562 คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ มีดังนี้

1. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	ประธานกรรมการ
2. นางสาวชุมพรมหิต	สังข์ใหม่	กรรมการ
3. นางสาวนาถสินี	ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
4. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการ
5. ดร.อภิชัย	จันทร์เสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
6. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณากลับกรองและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญาตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ 2562 รายชื่อกรรมการอิสระ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561 – 29 มกราคม 2562 ประกอบด้วย
 - พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา
 - พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล
 - พันเอก ดร. พริวัศ พรหมกัลป์พะเนาว์
- ระหว่างวันที่ 30 มกราคม 2562 – 30 กันยายน 2562 ประกอบด้วย
 - พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา ^{1/}
 - พลตำรวจโท สุรเชษฐ์ หักพาล ^{2/}
 - พันเอก ดร. พริวัศ พรหมกัลป์พะเนาว์ ^{3/}
 - ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมานมาศ ^{4/}

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2562

^{2/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562

^{3/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2557 ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2562

^{4/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562

กรรมการอิสระ ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่าง ๆ ได้เมื่อจำเป็นและสิ่งที่สำคัญ คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง”

กรรมการอิสระ จะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ 2562 มีการประชุมคณะกรรมการอิสระ รวม 2 ครั้ง และกรรมการเข้าร่วมประชุมโดยพร้อมเพรียงกัน

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายรวมถึงคำตอบแทนคงที่ ค่าเบี้ยประชุม เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

ค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี 2562

คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
1. คณะกรรมการบริษัทฯ	1,052,500.00
2. คณะกรรมการบริหาร	580,000.00
3. คณะกรรมการตรวจสอบ	210,166.67
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	320,000.00
5. คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	65,000.00
6. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	690,000.00
7. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	192,000.00
รวม	3,109,666.67

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี 2562

รายนาม	จำนวนเงิน (บาท)
1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ	540,000.00
2. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา	306,250.00
3. นายลวณ แสงสนิท	428,750.00
4. นายพุดพิงค์ ปราสาททองโอสถ	400,000.00
5. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	447,500.00
6. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์	475,000.00
7. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล	125,333.34
8. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนาวิ	247,096.77
9. นางอัมพวัน วรณโก	174,193.00
10. ดร. อมร พิมานมาศ	345,403.00
11. นายสมนึก รงค์ทอง	480,000.00
12. ดร. อภิชัย จันทระเสน	261,000.00
13. นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	21,000.00
14. นางสาวนาถสินี ยุติธรรมดำรง	15,000.00
รวม	4,266,526.11

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี 2562 (ตุลาคม 2561 - กันยายน 2562) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 12 ครั้ง

โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

จำนวนครั้งในการประชุม

1. นายสมนึก	รงค์ทอง	ประธานกรรมการ	12
2. นางสาวดวงตา	สมิตสุวรรณ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	6
3. นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	2
4. นางสาวสิริเกศ	เนียมลอย	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	9
5. นายชาญณรงค์	เชื้อเจริญ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	12
6. นายชำนาญ	ถาชัย	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	8
7. นางชิตกมล	สุนทรสิต	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	12
8. นางธनिया	สุนทรศานติก	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	9
9. นายชนะ	ทัตท่าทราย	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	11
10. นายนิวัฒน์	เหล็กดี	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	6
11. นางเกลียวทอง	ลาธนานนท์	กรรมการและเลขานุการ	8
12. นายปริญญา	เทียนทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	3
13. นายเมธี	คำแหง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
14. นายนิรุช	พุทธสถิตย์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	10
15. นางกษมพร	สวัสดิชัย	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
16. นายกันต์	ทีมนันทพร	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	9
17. นายอุฬาร	ศิริบุญฤทธิ์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	9
18. นายสังข์สิทธิ์	ประสมทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
19. นายเอกศักดิ์	โพธิ์ทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	10
20. นายสุตเชตร	เวียงสี	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	9
21. นายสพล	สิงห์ดารา	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11

หมายเหตุ ลำดับที่ 3 ครบวาระการดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 ธันวาคม 2561

ลำดับที่ 4 ได้รับการแต่งตั้ง ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2561

ลำดับที่ 8 ได้รับการแต่งตั้ง ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2561

ลำดับที่ 10 ได้รับการแต่งตั้ง ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2561

ลำดับที่ 12 พ้นสภาพฯ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562

ลำดับที่ 19 ได้รับการแต่งตั้ง ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2561

คำตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและคำตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
2560	5	31.68
2561	5	37.25
2562	6	44.62

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หมายเหตุ คำตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนเหมาะสมแก่การจําหน่ายตำแหน่ง และเงินรางวัลพิเศษ

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ในปี 2562 บริษัทฯ ดำเนินการตามแนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสมสำหรับนิติบุคคลในการป้องกันการให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐต่างประเทศ หรือเจ้าหน้าที่ขององค์กรระหว่างประเทศของประกาศคณะกรรมการ ป.ป.ช. อย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดแนวทางการป้องกันการให้หรือรับสินบน ให้ผู้บริหารและพนักงานมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันและต่อต้านการทุจริต การให้หรือรับสินบน มีผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่ำมาก อันนำไปสู่มาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสม 5 มาตรการ ได้แก่ การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ประจำปี การสัมภาษณ์ถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการป้องกัน การส่งเสริมการประพฤติปฏิบัติตามประมวลจริยธรรม การจัดการข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำความผิดด้านความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการเผยแพร่การกระทำความผิดและการดำเนินการทางวินัยของผู้บริหารและพนักงานบนเว็บไซต์





รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร

รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน



การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อการ พัฒนาสู่ความยั่งยืนของบริษัทฯ

เพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. ปี 2562 และยุทธศาสตร์การพัฒนาการกำกับดูแลกิจการที่ดีของแผนแม่บทการกำกับดูแลที่ดี พ.ศ. 2562-2566



คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ ที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

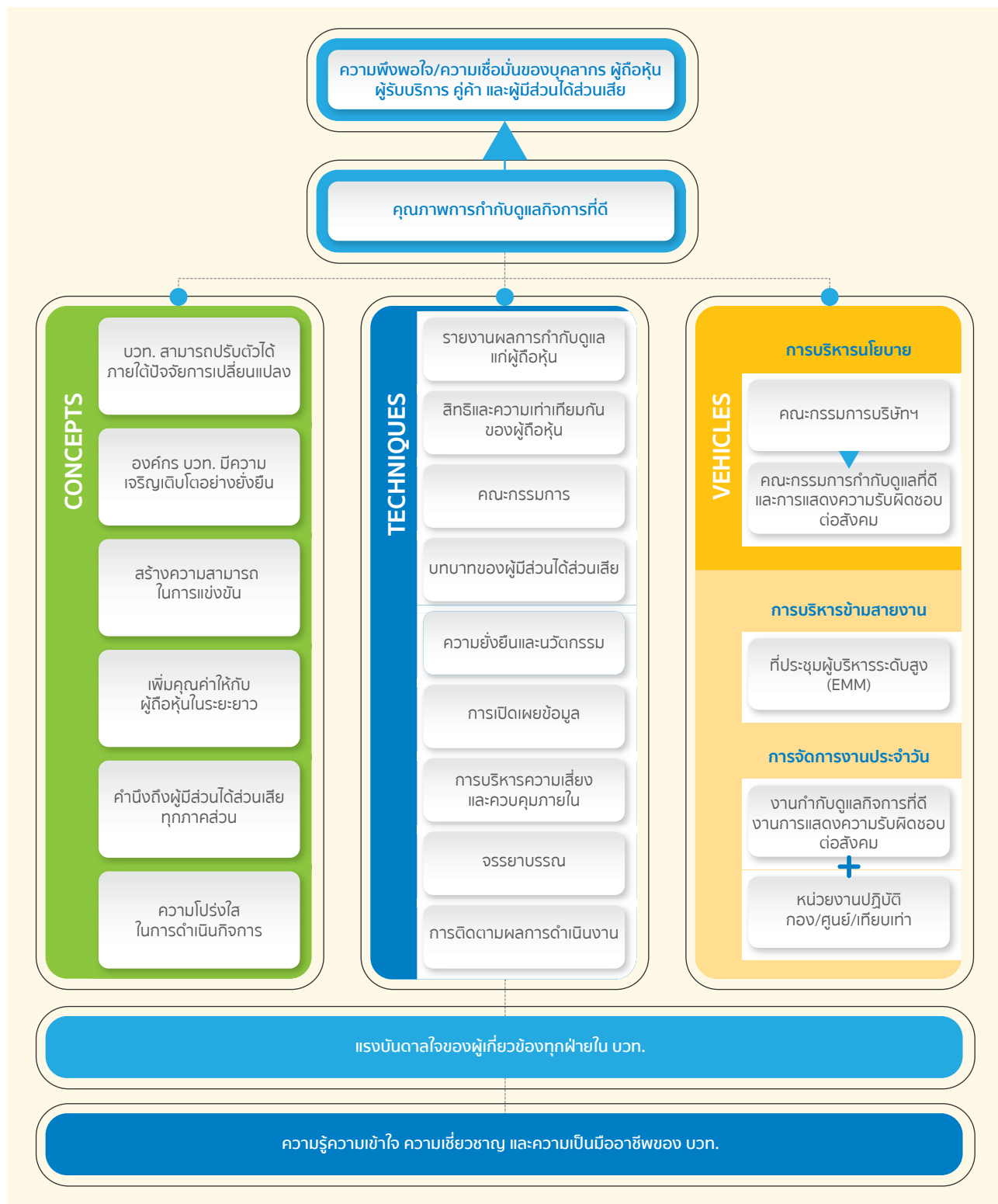
อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งการพิจารณากลั่นกรองเสนอแนะและสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดีและแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม



นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้บริการที่มีความปลอดภัยมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากลตอบสนองความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยความเป็นธรรม โปร่งใสรับผิดชอบต่อสังคม

โครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืน



บริษัทฯ ได้ยึดแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. พ.ศ. 2562 จึงได้กำหนดโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีเชิงคุณภาพเป็นแนวทางในการดำเนินการของโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สอดคล้องกับแนวคิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ สคร. พ.ศ. 2562 กล่าวคือ มีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นเชิงคุณภาพ มีโครงสร้างส่วนบนสุดที่เป็นการบริหารนโยบายโดยการทำหน้าที่ของคณะกรรมการการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมที่ให้นโยบายและทิศทางการดำเนินงาน มีการบริหารข้ามสายงาน โดยผู้บริหารระดับสูง ทำหน้าที่ในการรับนโยบาย

ด้านการกำกับดูแลที่ดีลงมาปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติต่อคณะกรรมการฯ มีการจัดการงานประจำวัน โดยงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้ปฏิบัติในมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร เป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานกอง/ศูนย์/หรือเทียบเท่า ที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ และบูรณาการผลลัพธ์เพื่อสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงาน เพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน สร้างความสามารถในการแข่งขัน มีความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และสามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

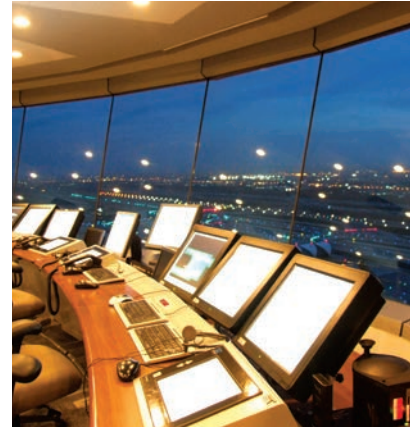
การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

บริษัทฯ จัดตั้งคณะทำงานต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบในปี 2561 ขึ้นตรงกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการกำหนดนโยบาย มาตรการ และจัดทำแผนปฏิบัติการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และประพฤติมิชอบของผู้ปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ส่งเสริมปลูกฝังให้พนักงานตระหนักถึงคุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณ พร้อมทั้งเสริมสร้างบรรยากาศในการปฏิบัติงานที่มุ่งเน้นค่านิยมองค์กร เพื่อนำไปสู่การสร้างองค์กรคุณธรรม รวมถึงประสานงานและให้ความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบร่วมกับหน่วยงานภายนอก อาทิ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม องค์การรัฐวิสาหกิจ และองค์กรภาคเอกชนอื่น ๆ ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงจัดทำมาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต ได้แก่

1. มาตรการเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะ
2. มาตรการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
3. มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง
4. มาตรการจัดการเรื่องร้องเรียนการทุจริต
5. มาตรการป้องกันการรับสินบน
6. มาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม
7. มาตรการตรวจสอบการใช้ดุลยพินิจ

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของ (ITA)

บริษัทฯ มีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานโดยสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ อยู่ในระดับดีมากมาตลอด 5 ปี และมีการพัฒนาการยกระดับดำเนินงานคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน โดยในปี 2557 บริษัทฯ มีการพัฒนาการแก้ไขข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ ปี 2558 จัดการถ่ายทอดความรู้การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างทั่วถึง ปี 2559 ส่งเสริมคุณธรรมในการบริหารงานบุคคล ปี 2560 สร้างกระบวนการตรวจสอบถ่วงดุลหน่วยงานอิสระ ปี 2561 เพิ่มช่องทางสื่อสารและการประชาสัมพันธ์ การรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสให้เข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย และในปี 2562 วางระบบการเผยแพร่ข้อมูลตามตัวชี้วัดคุณธรรมและความโปร่งใสบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ให้ครบถ้วน และวางระบบบริหารจัดการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสอย่างเป็นระบบด้วย ITA Ambassador ทำหน้าที่สื่อสาร ITA แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ITA Administration ทำหน้าที่กำกับติดตาม ดูแลภาพรวมการประเมิน ITA ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และ ITA Approver เป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อผู้บริหารสูงสุดรับผิดชอบต่อประเมิน ITA ของบริษัทฯ เพื่อพัฒนาการขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างยั่งยืน



การขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมอย่างยั่งยืน

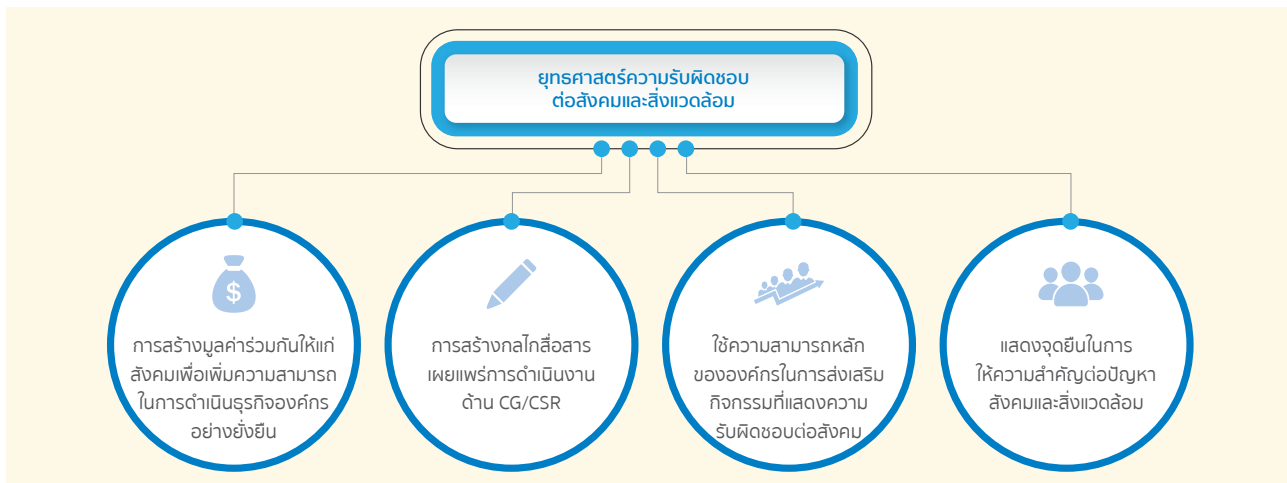
บริษัทฯ ได้ทำแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมทั่วทั้งองค์กร ภายใต้แผนขับเคลื่อนแผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมฯ ตามกรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรมของกระทรวงวัฒนธรรมเป็นแนวทางในการดำเนินการขับเคลื่อนและประเมินองค์กรคุณธรรม ทั้งนี้ เป็นการใช้มิติทางวัฒนธรรมขององค์กรสู่การเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจคุณธรรมเพื่อสร้างคุณค่าทางสังคมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ

บริษัทฯ ดำเนินการขับเคลื่อนการเป็นองค์กรคุณธรรมภายใต้แผนงานส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม โดยบรรจุโครงการไว้ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2563-2567 ใช้กรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรมภายใต้แผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2559-2564) เป็นแนวทางในการดำเนินงาน และจัดทำแผนขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ในปี 2563 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม ระยะที่ 2 ในปี 2564 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม และระยะที่ 3 ในปี 2565 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบอย่างยั่งยืน

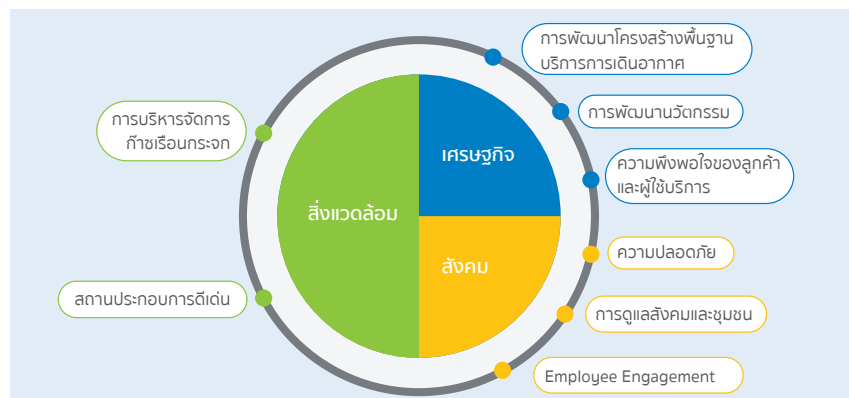


บริษัทฯ กับการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ จัดทำแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562-2566 ภายใต้นโยบาย **“บริษัท วิทยากรบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ด้วยความซื่อสัตย์ สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”** โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันการดำเนินงานที่คำนึงถึงการส่งเสริมการจัดการความรู้และนวัตกรรมให้แก่สังคมและรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ รวมถึงในกระบวนการหลักของบริษัทฯ ควบคู่ไปกับการสร้างการยอมรับ ความน่าเชื่อถือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ผ่านการดำเนินยุทธศาสตร์และนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม



บริษัทฯ ได้เริ่มต้นจัดลำดับประเด็นการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามกรอบการรายงานความยั่งยืนสากล Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ GRI Standards ในปี 2562 มีประเด็นการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่มีความสำคัญ 7 เรื่อง



การดำเนินงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน ด้านเศรษฐกิจ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินจึงมุ่งพัฒนาขีดความสามารถของระบบบริการการเดินอากาศทั้งด้านการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ และวิศวกรรมจราจรทางอากาศ อันเป็นปัจจัยหลักสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในปี 2562 ได้นำระบบ TMCS (Thailand Modernization CNS/ATM System) เข้าใช้งาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินที่มีปริมาณมากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ รวมถึงเพิ่มศักยภาพของระบบบริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานและการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินโลก เพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินใน 15 ปีข้างหน้าซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนเที่ยวบินมากถึง 1.5 ล้านเที่ยวบิน



การพัฒนานวัตกรรมองค์กร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนานวัตกรรมทุกด้านเพื่อพัฒนาองค์กรทั้งภารกิจหลักด้านบริการการเดินอากาศ ภารกิจด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ และด้านการบริหารจัดการองค์กร โดย

- สร้างแนวทางปฏิบัติรองรับที่เอื้อต่อการพัฒนานวัตกรรม ทั้งการจัดทำคู่มือด้านนวัตกรรมเพื่อรับสมัคร-คัดเลือกผลงานนวัตกรรม และจัดให้มีการประกวดผลงานนวัตกรรมเป็นประจำทุกปี
- ส่งเสริมวัฒนธรรมนวัตกรรมให้พนักงานทำการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อเป็นพลังสร้างสรรค์นวัตกรรมสนับสนุนการปฏิบัติงานทั้งภารกิจบริการการเดินอากาศ วิศวกรรมจราจรทางอากาศ และบริหารจัดการองค์กร

ในปี 2562 มีผลงานนวัตกรรมที่ได้รับการคัดเลือกในระดับนานาชาติ 1 ผลงาน ได้แก่ ผลงานนวัตกรรม “ระบบควบคุมและแสดงสถานะอุปกรณ์อัจฉริยะ” (Intelligent Monitoring and Control System) คิวรางวัลระดับเหรียญเงิน ประเภท Computer Science-Software-Electronics-Electricity-Method of Communication (Class C) จากการเข้าร่วมประกวดและจัดแสดงผลงานสิ่งประดิษฐ์นานาชาติ “International Exhibition of Inventions of Geneva” โดยงานประกวดดังกล่าวจัดขึ้นเมื่อวันที่ 10-14 เมษายน 2562 ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ นอกจากนี้ The Institute of Inventors and Researchers of Iran (FIRI) ยังได้มอบรางวัลพิเศษ (Special Prize) เป็นระบบที่ช่วยเฝ้าระวังและแจ้งเตือนสถานะของระบบ/อุปกรณ์ด้านการสื่อสารในการให้บริการจราจรทางอากาศ หากอุปกรณ์มีปัญหาหรือเกิดข้อขัดข้องระบบจะแจ้งเตือนให้วิศวกรทราบเพื่อสามารถแก้ไขได้ทันที โดยวิศวกรสามารถใช้งานได้ผ่านทางคอมพิวเตอร์ สมาร์ทโฟนและแท็บเล็ต ทำให้การทำงานสะดวกยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการยกระดับความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศอีกด้วย



ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

บริษัทฯ ทำการสำรวจเพื่อประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทุกปี โดยมีเป้าหมายเพื่อ

- ตอบสนองความต้องการของลูกค้าทั้งด้านบริการการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ
- มีช่องทางให้ลูกค้าเสนอแนะเกี่ยวกับสินค้าและบริการ ขอคำปรึกษา แก้ไขปัญหา และรับข้อร้องเรียน ทั้งทางโทรศัพท์ อีเมล เว็บไซต์ ตลอด 24 ชั่วโมง
- เพื่อปรับปรุงและยกระดับการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดระยะต่อระยะห่างของลำดับอากาศยานไม่เต็มประสิทธิภาพ การใช้ศัพท์ภาษาอังกฤษในการติดต่อสื่อสารไม่เป็นสากล เป็นต้น

กรอบกิจกรรมความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงานความร่วมมือ Technical Memorandum of Cooperation

- ระหว่าง วิทยการบินฯ และบริษัท Cambodia Air Traffic Services Co., Ltd. (CATS) จากการที่บริษัทฯ มีโครงการบริหารจัดการความสามารถในการรองรับเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ Air Traffic Flow Management: ATFM ในประเทศ และภูมิภาคจึงได้พัฒนาซอฟต์แวร์ระบบบริหารจัดการเที่ยวบินแบบ Multiple FIRs ภายใต้ชื่อระบบ Air Traffic Flow Advisory System หรือ ATFAS เพื่อช่วยสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศในระดับภูมิภาค โดยในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการความร่วมมือกับ CATS ประเทศกัมพูชา จึงได้จัดการประชุมความร่วมมือ ATFM Cooperation Meeting พร้อมทั้งลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกันในการแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและสนับสนุนระบบการให้บริการ ATFM เพื่อการพัฒนากิจการบินในภูมิภาค ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2562 เป็นต้นไป



- จากที่ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 34 (34th ASEAN SUMMIT) ระหว่างวันที่ 21-23 มิถุนายน 2562 ณ กรุงเทพมหานคร โดยจะมีผู้นำและบุคคลสำคัญจากประเทศสมาชิกอาเซียนเดินทางเข้ามาประชุมที่ประเทศไทย โดยเที่ยวบินแรกจะเดินทางมาตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2562 และเที่ยวบินสุดท้ายจะเดินทางกลับในวันที่ 24 มิถุนายน 2562 ในฐานะผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นด่านแรกในการสร้างความประทับใจแก่ผู้นำและบุคคลสำคัญในการเดินทางเข้ามาประชุมในครั้งนี้จึงได้เชิญผู้แทนจากสายการบินผู้ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมด้วยผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมประชุมเพื่อหารือและทราบถึงมาตรการในการบริหารจราจรทางอากาศ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่เที่ยวบินพิเศษของผู้นำแต่ละประเทศในครั้งนี้ โดยวิทยการบินฯ ได้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการเฉพาะกิจ เพื่อการประสานงาน อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยแก่อากาศยานบุคคลสำคัญ



การดำเนินงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน ด้านสังคม

การดูแลสังคมและชุมชน

เพื่อสร้างความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสังคมด้านความปลอดภัยในปี 2562 บริษัทฯ ดำเนินงานตามแผนแม่บทแสดง ความรับผิดชอบต่อสังคมที่ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การดูแลสังคมและชุมชน ในหลากหลายมิติ ส่งเสริมการพัฒนาตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อมุ่งเน้นให้สังคม ชุมชน ตระหนักถึงกิจกรรม ประเพณี วัฒนธรรมที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการบินของประเทศทั้งระดับชุมชนและเยาวชน โดยมีโครงการต่าง ๆ หลายโครงการ

- **วิทยาการบินฯ นำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย** โดยทางบริษัทฯ ได้ขับเคลื่อน การแก้ไขปัญหาโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ด้วยการสนับสนุนลงพื้นที่ชุมชน การรณรงค์เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจเรื่องการปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟที่เป็นปัจจัยอันตรายทางการบินกับประชาชน ขอความร่วมมือ ประชาชนหรือผู้จัดงาน ทำหนังสือขออนุญาตจุดบั้งไฟไปยังหน่วยงานปกครอง เพื่อความปลอดภัยทางอากาศ ในช่วงประเพณีบุญบั้งไฟเป็นงานสำคัญประจำปี ของคนไทย ในปี 2562 นี้ได้มีการดำเนินงานมีความร่วมมือ 4 หน่วยงาน คือ
 - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
 - กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
 - สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม
 - บริษัท วิทยาการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



ในการจัดบรรยาย และอบรมการใช้งานระบบบำเพ็ญ ในการออกใบอนุญาต รวมถึงบรรยายให้ความรู้กับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้จัดกิจกรรม และประชาชนผู้ที่สนใจ ในจังหวัดหนองคาย และจังหวัดอุดรธานี

การขออนุญาตการปล่อยโคมลอย โคมควัน จุดบั้งไฟ

เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกประกาศแจ้งเตือนนักบินให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีกิจกรรมดังกล่าว

- เตรียมรายละเอียดสถานที่ วัน และเวลา ที่จะมีการปล่อยโคมลอย โคมควัน จุดบั้งไฟ
- ระบุจำนวนของโคมลอยหรือบั้งไฟ
- แจ้งรายละเอียดทั้งหมด และเบอร์ติดต่อ แก่ผู้ใหญ่บ้าน/กำนันหรือศูนย์ดำรงธรรมอำเภอ ให้ทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 7 วัน
- นายอำเภอพิจารณา และดำเนินการในส่วน ที่เกี่ยวข้องต่อไป
- สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.caat.or.th

เมื่อรู้วิธีการขออนุญาตแล้วเรามาดูลักษณะของโคมลอย โคมควันที่ถูกต้องกันดีกว่า

ลักษณะของโคมลอยที่ถูกต้อง

ตามมาตราฐานผลิตภัณฑ์ชุมชน มผช.202/2552 จะต้องมีความกว้างไม่เกิน 1 ลูกบาศก์เมตร มี เส้นผ่านศูนย์กลาง 90 เซนติเมตร หรือสูงไม่เกิน 140 เซนติเมตร ทำจากวัสดุธรรมชาติ เช่น กระดาษว่าวโครงทำจากไม้ไผ่ เชือกเส้นที่ทำจาก กระดาษชุบเหนียวขึ้น

ลักษณะของโคมควันที่ถูกต้อง

ตามมาตราฐานว่าวจากกระดาษว่าว กว้าง x ยาว ไม่เกิน 50 x 75 ซม./แผ่น ใช้ประกอบโคมไม่เกิน 72 แผ่น/โคม ปากโคมมีเส้นผ่านศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า 60 ซม. หลีกเลี่ยงการใช้กระดาษ สีเดียวกับท้องฟ้า

โคมลอย

ไม่สูงเกิน 40 ซม.
เส้นผ่านศูนย์กลาง 90 ซม.

โคมควัน

ตัวว่าว กระดาษว่าว ไม่เกิน 72 แผ่น
ปากโคม เส้นผ่านศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า 60 ซม.

ปล่อยโคมลอย จุดบั้งไฟ แบบปลอดภัย ใครๆ ก็ทำได้ ง่ายนิดเดียว!

เทศกาลลอยกระทงในจังหวัดภาคเหนือ หรือเทศกาลยี่เป็งส่วนใหญ่มีกิจกรรมการปล่อยโคมลอย โดยมีการจุดไฟเพื่อให้เกิดอากาศร้อนพุงตัวโคมให้ลอยตัวขึ้น และโคมควันบรรจด้วยควันไม้ต้องใช้ เชือกเพื่อยึดปล่อยให้ลอยขึ้นไปบนท้องฟ้า แต่ปัจจุบัน ได้มีการเพิ่มปริมาณเชื้อเพลิงที่ติดกับตัวโคมลอย โคมควัน เพื่อให้ลอยอยู่ในอากาศได้สูง และนานขึ้น

ส่วนการจุดบั้งไฟในงานบุญบั้งไฟของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยทั่วไปจะมีการกำหนด การจัดงาน ในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน ช่วงเทศกาลเข้าพรรษา แต่ปัจจุบันพฤติกรรมจุดบั้งไฟ ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากแบบเดิม โดยมีการพัฒนาวัสดุที่ใช้ทำเชื้อเพลิง ซึ่งอาจทำให้เกิดอันตราย (ไฟไหม้/ระเบิด) เพื่อให้บั้งไฟมีขนาดใหญ่ และลอยสูงขึ้น อีกทั้งในหลายพื้นที่ที่มีการเล่นบั้งไฟ และการปล่อยจุดบั้งไฟตลอดทั้งปี ทั้งกิจกรรมการปล่อยโคมลอย และการจุดบั้งไฟนั้นมียอันตราย ที่อาจเกิดขึ้นได้ ทั้งภาคอากาศ และภาคพื้นดิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชีวิต และทรัพย์สินได้

แต่จะดีกว่าไหม?

ถ้าความสวยงามของประเพณีไทย มาพร้อมกับความปลอดภัย ที่ทุกคนช่วยกันได้



- นวัตกรรมชุมชน** เพื่อส่งเสริมให้เกิดผลงานนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบองค์กร และรอบสนามบิน โดยนำความสามารถด้านเทคโนโลยีและความเชี่ยวชาญของบุคลากรของบริษัทฯ ไปช่วยเหลือชุมชนกลุ่มต่าง ๆ ได้แก่
 - ชุมชนชุมชนที่อยู่รอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นการบินที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของบริษัทฯ
 - ชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของบริษัทฯ ได้แก่ ชุมชนที่มีการจุดบั้งไฟ ปลอย โคมลอย โคมควัน โดรน การดำเนินงานของวิทยุชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางการบิน
 - กลุ่มชุมชนสังคมทั่วไป เพื่อสร้างโอกาสและสนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี
- การจัดบรรยายเกี่ยวกับการให้บริการการเดินอากาศ ATS/CNS** โดยมุ่งเน้นสนับสนุนการพัฒนาการศึกษาที่มีคุณภาพ ส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ การพัฒนาทักษะอาชีพให้กับเยาวชนในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 จำนวน 2 ครั้ง ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค จำนวน 300 คนเป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุกพร้อมทั้งขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน มีเป้าหมาย
 - เพื่อส่งเสริมและปลูกฝังความรู้ความเข้าใจ ด้านการให้บริการการเดินอากาศให้กับนักเรียนโดยรอบที่ทำการบริษัทฯ ทั้งส่วนกลางและภูมิภาคที่สอดคล้องกับกลุ่มชุมชนที่บริษัทฯ กำหนด
 - สร้างทางเลือกให้เยาวชนสามารถเลือกเรียนในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องทางด้านการให้บริการทางการเดินอากาศ และกิจการบิน เพื่อให้มีเยาวชนเป็นทรัพยากรบุคคลที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมากขึ้นในอนาคต
- ปี 2562 บริษัทฯ จัดการแข่งขัน “วิทยุการบินฯ มินิโอลิมปิกถ้วยพระราชทานสมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ เป็นปีที่ 20** โดยเลือกจัดการแข่งขันระดับประถมศึกษา ประถมชายและหญิง อายุไม่เกิน 12 ปี เพื่อเป็นการกระจายโอกาสในการได้รับการส่งเสริม และสนับสนุนในด้านกีฬาให้กับเยาวชนโดยมีการจัดทำวีดิทัศน์เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจให้เยาวชน และผู้ปกครองได้รับรู้ รับทราบเกี่ยวกับปัจจัยอันตรายต่าง ๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยทางการบินของประเทศ

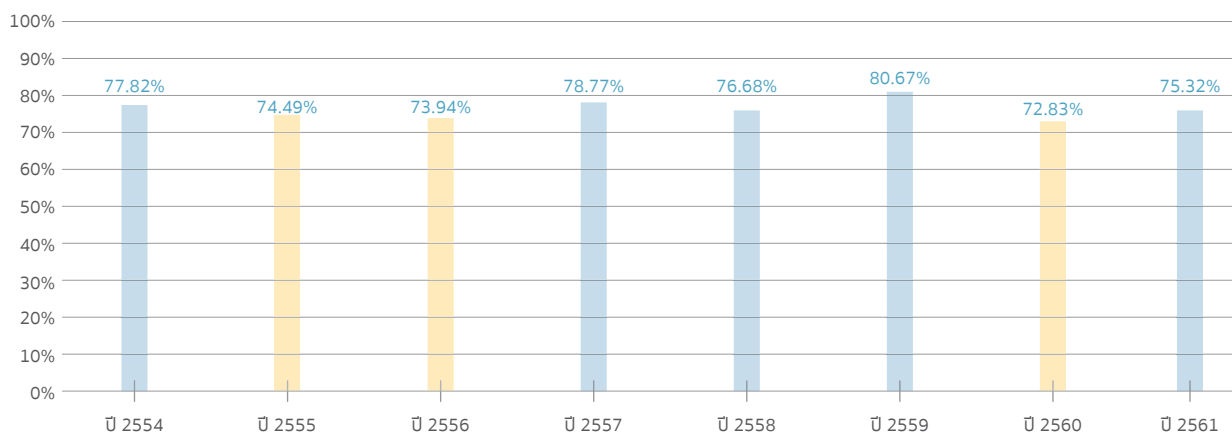
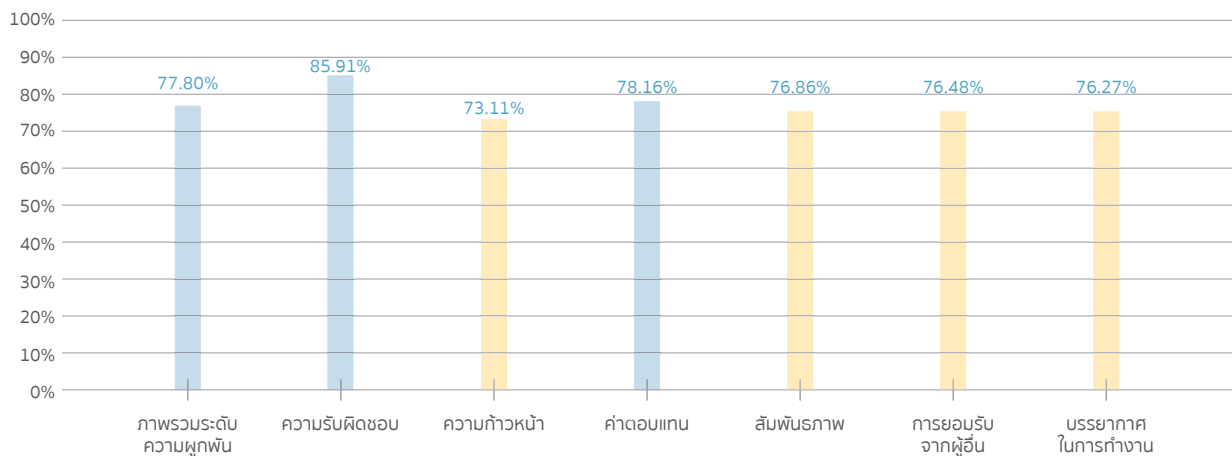


- **การมอบทุนการศึกษามูลนิธิบ้านฟ้าไทยให้กับเด็กด้อยโอกาสทั่วประเทศ จำนวน 240 ทุน เพื่อ**
 - ให้โอกาสและส่งเสริมการศึกษาแก่เด็กพิการที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ ให้สามารถนำความรู้ที่ได้รับจากโรงเรียนไปช่วยเหลือตนเองในการดำเนินชีวิตประจำวัน และหากได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง จะเกิดประโยชน์ต่อการนำไปประกอบอาชีพในอนาคต
 - ส่งเสริมประสบการณ์ชีวิตในด้านต่าง ๆ แก่เด็กพิการ และสนับสนุนการทำกิจกรรมร่วมกันระหว่างผู้พิการและเด็กปกติ เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อสังคม
 - ตอบสนองนโยบายของภาครัฐที่ต้องการเพิ่มศักยภาพของผู้พิการให้ทัดเทียมกับคนปกติ



Employee Engagement

บริษัทฯ ทำการสำรวจความผูกพันองค์กร มีผลการประเมินในช่วง 5 ปี (พ.ศ. 2557-2562) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยผลสำรวจความผูกพันต่อองค์กร ปี 2562 เบื้องต้น = ร้อยละ 77.8

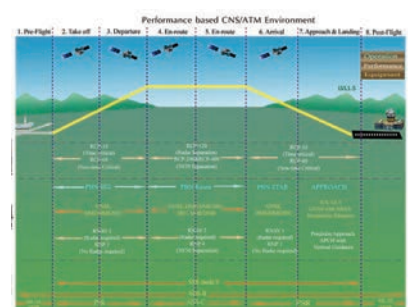
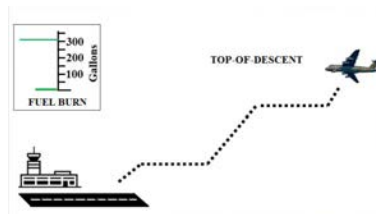
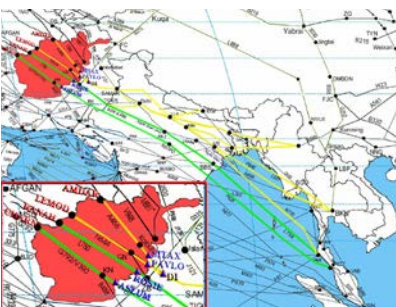




การดำเนินงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน ด้านสิ่งแวดล้อม

การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก

ในปี 2562 บริษัทฯ ขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม พลังงานและการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนขององค์กร และการสร้างคุณค่าที่ยั่งยืนของธุรกิจ โดยกำหนดเป็นตัวชี้วัดด้านสภาพแวดล้อม “ปริมาณ Carbon Emission ที่เกิดจากความไม่มีประสิทธิภาพของระบบ ATM (Air Traffic Management) ภายใต้วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ “พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ” ซึ่งเป็นการทำ CSR ที่ยึดโยงจากแผนยุทธศาสตร์ หรือแผนวิสัยทัศน์ของ บริษัทฯ ในด้านภารกิจหลัก ซึ่งเป็นการจัดทำ CSR-in-process (Responsive) คือ บริการการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการช่วยลดภาวะโลกร้อน (Carbon Emission) เพื่อลดผลกระทบเชิงลบและสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น การจัดการจราจรทางอากาศขาออกจากสนามบินด้วยเทคนิค Gate Hold Procedure การปรับปรุงเส้นทางบินคู่ขนานแบบทิศทางเดียว (Unidirectional Parallel Route) การจัดทำเส้นทางบินพิเศษตามสภาพการจัดสรรการใช้งานห้วงอากาศ (Conditional Route: CDR) การทำ Ground Delay Program (CTOT) และการพัฒนาการร่อนลงสู่สนามบินในแบบ Continuous Descent Operations (CDO) สำหรับแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. 2562-2566 มีโครงการ/งานที่สนับสนุนการทำ CSR-in-process มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ให้ผลการดำเนินการเพื่อลดก๊าซเรือนกระจก สร้างความตระหนักรู้ให้กับทุกภาคส่วน ตัวอย่าง โครงการ/งาน CSR-in-process (Responsive) ดังนี้



ระบบ BOBCAT (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management Advisory System)

- ลดปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงในการบินได้กว่า 10 ล้านกิโลกรัม
- ลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับสายการบินได้กว่า 110 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 4 พันล้านบาท)

การนำร่องแบบ Continuous Descent Operations (CDO)

- สามารถลดเวลาทำการบินได้ 1-2 นาทีต่อเที่ยวบิน
- เที่ยวบินประหยัดน้ำมันประมาณ 120-200 กิโลกรัมต่ออนาที
- ลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ประมาณ 380-630 กิโลกรัมต่ออนาทีเที่ยวบิน

ระบบการเดินอากาศแบบ Performance-Based Navigation (PBN)

- ช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของสายการบินได้มากขึ้น
- การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศน้อยลง ลดการสร้างมลภาวะทางอากาศและเสียงให้กับชั้นบรรยากาศโลก

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาปรับปรุงสถานประกอบการทุกแห่งทั่วประเทศ (ปอส.) และใช้เกณฑ์ในการตรวจประเมินเข้าร่วมประกวดสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ ซึ่งเกณฑ์การประเมินตามข้อกำหนดกฎหมายความปลอดภัยฯ จากกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน ซึ่งบริษัทฯ มีสถานประกอบการจำนวน 11 พื้นที่ ที่เข้าร่วมการประกวดเพื่อรักษามาตรฐานในการดำเนินงานด้าน ปอส. ทั้งองค์กร ผลการดำเนินการ ดังนี้



ประเภทรางวัล	สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล	ได้รับรางวัลเป็นปีที่
1. รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ (แฟลทินัม) สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ 10 ติดต่อกันขึ้นไป	1. สำนักงานใหญ่ พุ่มหิมาเมฆ 2. ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก 3. ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ 4. ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี 5. ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ 6. ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานนครราชสีมา 7. ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี 8. ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ	13 13 12 12 11 11 11 10
2. รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ (ทอง) สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ 1-4 ติดต่อกันขึ้นไป	1. ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี 2. ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	3 2
3. รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยฯ ระดับจังหวัด	1. ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	1

ในด้านความปลอดภัยนั้นได้มีการกำหนดตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงานและจากสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นศูนย์ โดยเปรียบเทียบตั้งแต่ปี 2557-2562 ดังนี้

(เป้าหมาย : 0 ครั้ง)

สถานประกอบการที่เกิดอุบัติเหตุ	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562 (ม.ค.-มิ.ย. 62)
1. สำนักงานใหญ่ พุ่มหิมาเมฆ	3	2	1		-	0
2. ฝ่ายบินทดสอบ		1			-	0
3. ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่			1		-	0
4. ที่ทำการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ			1		-	0
5. ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน			1	1	-	0
6. ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี				1	-	0

รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท วิทยาการbinแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปี 2562

ในปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทยาการbinแห่งประเทศไทย จำกัด มีวาระการดำเนินงานดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------------|----------------------|
| 1. พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา | ประธานกรรมการตรวจสอบ |
| 2. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล | กรรมการตรวจสอบ |
| 3. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา | กรรมการตรวจสอบ |

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยในปีงบประมาณ 2562 (ระหว่างตุลาคม 2561 ถึง มีนาคม 2562) คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม 3 ครั้ง มีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน และฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายในเข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญ

1. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
2. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลที่ดี โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเองตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544
3. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่า เป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้
4. ในปีงบประมาณ 2562 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ โดยกำหนดค่าสอบทานงบการเงิน และค่าสอบบัญชี เป็นเงิน 1,900,000.00 บาท
5. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผน การตรวจสอบ และสอบทานรายงานของสำนักตรวจสอบภายใน อย่างไรก็ตาม ระหว่างเดือนเมษายน ถึงกันยายน 2562 สำนักตรวจสอบภายในได้รายงานผลการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบและผลการดำเนินการอื่น ๆ ได้แก่ แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี แผนการตรวจสอบประจำปี 2563 การพิจารณาความดีความชอบประจำปี 2562 ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกองและเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ให้เห็น และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความเห็นชอบ

จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบและสำนักตรวจสอบภายในมีความเห็นว่า งบการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ/พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และบริษัทฯ ได้นำข้อคิดเห็นไปพิจารณา เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พลตำรวจเอกประธานกรรมการตรวจสอบ
(เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบภายใน ในปี 2562 เป็นไปด้วยความเป็นอิสระ เที่ยงธรรม มีจรรยาบรรณ และมีความเชี่ยวชาญเยี่ยงมืออาชีพตามมาตรฐานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน ซึ่งได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎบัตรของสำนักตรวจสอบภายใน โดยในปีที่ผ่านมาสำนักตรวจสอบภายในมุ่งเน้นด้านการยกระดับการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีรายงานที่ถูกต้อง และการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดและมาตรฐานที่กำหนด นอกจากนั้น สทน. ยังมุ่งเน้นในการพัฒนาผู้ตรวจสอบภายในให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจากสมาคมวิชาชีพทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่หน่วยรับตรวจ

• การจัดทำแผนการตรวจสอบ

การจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี (ปี 2562-2566) และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2562 สอดคล้องกับภารกิจตามแผนวิสาหกิจ และเป้าหมายของบริษัทฯ โดยใช้การประเมินความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการจัดลำดับและคัดเลือกกิจกรรมที่จะถูกตรวจสอบ โดยพิจารณาตามเกณฑ์ความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ นโยบายและความคาดหวังของคณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่และผู้บริหารระดับสูง และผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้แผนการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบภายใน สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับนโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัทฯ

• การปฏิบัติงานตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในมุ่งเน้นการให้ความเชื่อมั่น (Assurance) รวมถึงการให้คำปรึกษา (Consulting) โดยการปฏิบัติงานครอบคลุมการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ความครบถ้วนและเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน ระบบงานที่มีผลกระทบต่อเป้าหมายของบริษัทฯ และการรายงานความเหมาะสมของการรักษาทรัพย์สิน รวมทั้งประเมินการใช้ทรัพยากรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

การวางแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบในรายละเอียด โดยรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้พิจารณาประเด็นความเสี่ยงการควบคุมภายใน หรือความผิดปกติอื่น ๆ ที่มีความสำคัญมากกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขตของการปฏิบัติงานตรวจสอบ และจัดทำแนวการตรวจสอบ ทุกกิจกรรมการตรวจสอบ จัดทำรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไขปรับปรุง ต่อหน่วยรับตรวจและผู้บริหารเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงาน

ในปีงบประมาณ 2562 สำนักตรวจสอบภายใน สามารถทำการตรวจสอบได้ครบถ้วนตามแผนการตรวจสอบที่กำหนด รวมทั้งงานตรวจสอบที่ได้รับมอบหมายจากผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบที่ครอบคลุมประเด็นความเสี่ยง และข้อบ่งชี้โอกาสเกิดทุจริต นอกจากนี้ สำนักตรวจสอบภายในได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการงานตรวจสอบภายในมาทดลองใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพของกระบวนการตรวจสอบภายใน ซึ่งจะนำมาใช้งานจริงในทุกขั้นตอนของกระบวนการตรวจสอบภายในปีงบประมาณ 2563

• การพัฒนาผู้ตรวจสอบ

สำนักตรวจสอบภายใน ส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความเป็นมืออาชีพ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวัง ในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน สร้างความเชื่อมั่นให้แก่หน่วยรับตรวจ

ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาและอบรมความรู้อย่างต่อเนื่องทั้งภายในและภายนอก และได้รับการเพิ่มทักษะด้านอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองด้วยการสอบวุฒิปัตรทางวิชาชีพตรวจสอบหรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบ

ในปี 2562 สำนักตรวจสอบภายในบรรลุเป้าหมายการส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับวุฒิปัตรทางวิชาชีพของสมาคมวิชาชีพตรวจสอบภายในทั้งภายในและต่างประเทศ เช่น CIA, CISA, CISM, CPA, CPIA, CPIAT โดยมีผู้ตรวจสอบภายในได้รับวุฒิปัตร CPIAT เพิ่มขึ้นอีกจำนวน 1 คน รวมมีจำนวนผู้ได้รับวุฒิปัตรทางวิชาชีพทั้งสิ้นจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 61.54 ของจำนวนผู้ตรวจสอบภายในทั้งหมด ซึ่งสูงกว่าค่าดัชนีตัวชี้วัดที่กำหนดไว้

รายงานทางการเงิน

1. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2562 ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

2. ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	2562	2561	2560
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ^{1/}			
รายได้รวม	13,347.32	13,115.85	12,194.11
ค่าใช้จ่ายรวม	12,498.96	10,757.41	10,193.64
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	848.36	2,358.44	2,000.47
หมายเหตุ ^{1/} งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ			
ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ^{2/}			
สินทรัพย์รวม	17,343.61	15,877.71	14,428.62
หนี้สินรวม	16,300.91	14,877.73	13,463.86
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,042.70	999.98	964.76

	2562	2561	2560
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	15.63	14.88	13.96
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	6.32	5.54	6.31
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	8.74	2.11	1.64
หมายเหตุ ^{2/} งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ			

3. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน – งบการเงินเฉพาะบริษัท วิทยาการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 848.36 ล้านบาท

รายการ	ปี 2562 ล้านบาท	ปี 2561 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	12,202.68	12,244.85	(42.17)	-
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	839.75	730.26	109.49	15
รายได้อื่น	304.89	140.74	164.15	117
รายได้รวม	13,347.32	13,115.85	231.47	2
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	12,490.01	10,743.70	1,746.31	16
ต้นทุนทางการเงิน	8.95	13.71	(4.76)	(35)
ค่าใช้จ่ายรวม	12,498.96	10,757.41	1,741.55	16
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	848.36	2,358.44	(1,510.08)	(64)

3.1 รายได้

ในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน 13,347.32 ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 12,202.68 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 92 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 839.75 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน 304.89 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 12,202.68 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 42.17 ล้านบาท ส่วนใหญ่เนื่องจากสายการบินที่ไม่เป็นสมาชิกทำการบินลดลง รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 839.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 109.49 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าบริการขายสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการบิน รายได้ค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์อื่นเพิ่มขึ้น สำหรับรายได้อื่น จำนวน 304.89 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน 164.15 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 117 ส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงบัญชีค่าเช่าที่ราชพัสดุสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ NDB ปรานีบุรี ตามที่กรมธนารักษ์เรียกเก็บย้อนหลัง

3.2 ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน 12,498.96 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 9,612.41 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน 2,877.60 ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน 8.95 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ 340.33 ล้านบาท

4. วิเคราะห์ฐานะการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

4.1 สินทรัพย์

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 17,343.61 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ 53 และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ 47 โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี 2562 ล้านบาท	ปี 2561 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	9,110.93	7,777.07	1,333.86	17
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน	123.00	-	123.00	100
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	71.70	56.10	15.60	28
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	4.24	4.10	0.14	3
- อาคารและอุปกรณ์	7,212.53	6,971.00	241.53	3
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	122.01	80.60	41.41	51
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	699.20	988.84	(289.64)	(29)
รวม	17,343.61	15,877.71	1,465.90	9

สินทรัพย์รวมในปี 2562 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,465.90 ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ 9 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 1,333.86 ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ 17 ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนชั่วคราว และงานระหว่างทำเพิ่มขึ้น และมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 132.04 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 ส่วนใหญ่เป็นอาคารและอุปกรณ์เพิ่มขึ้นเนื่องจากโครงการลงทุนในอุปกรณ์ต่าง ๆ แล้วเสร็จ

4.2 หนี้สิน

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 16,300.91 ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ 74 และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ 26 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี 2562 ล้านบาท	ปี 2561 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	11,959.29	11,756.24	203.05	2
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	126.94	126.94	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	0.11	0.11	-	-
- เงินกู้ยืมระยะยาว	317.13	444.07	(126.94)	(29)
- ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	3,897.44	2,550.37	1,347.07	53
รวม	16,300.91	14,877.73	1,423.18	10

หนี้สินรวมในปี 2562 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,423.18 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 10 โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม จำนวน 9,715.37 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้นำไปลงทุนในระบบอุปกรณ์บริการการเดินทางและอื่น ๆ ตั้งแต่ปี 2557-2562 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 6,626.09 ล้านบาท

สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน โดยในปี 2562 มีการเปลี่ยนแปลงอัตราเงินชดเชยและค่าตอบแทนความชอบในการทำงานเนื่องจากพ้นจากตำแหน่งเพราะเหตุเกษียณอายุตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ โดยกำหนดให้บริษัทฯ จ่ายเงินชดเชยให้แก่ลูกจ้างที่ทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไป ไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน หรือไม่น้อยกว่าค่าจ้างของการทำงาน 400 วันสุดท้าย ทำให้ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานมียอดเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

4.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 กันยายน 2562 จำนวน 1,042.70 ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี 2562 ล้านบาท	ปี 2561 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	660.00	660.00	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	382.70	339.98	42.72	13
รวม	1,042.70	999.98	42.72	4

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 16,300.91 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 94 และส่วนของผู้ถือหุ้น 1,042.70 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วน ร้อยละ 6

5. สภาพคล่องทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

ในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 1,793.61 ล้านบาท ลดลงจากต้นงวด 1,098.85 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว

รายการ	ปี 2562 ล้านบาท	ปี 2561 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,894.12	3,116.81	(222.69)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(3,855.65)	(2,521.43)	(1,334.22)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(136.81)	(808.60)	671.79
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	(0.51)	0.33	(0.84)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	1,793.61	2,892.46	(1,098.85)

6. อัตราส่วนทางการเงิน – จบบการเงินของบรุษภษา และเงินกองทุนสวัสดิการ

ในป้งบประมาณ 2562 บรุษภษา และเงินกองทุนสวัสดิการ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจาการะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และค่าบริการรอจ่ายคีนสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคีนเงินต้นและดอกเบี้ยของบรุษภษามาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคีนบรุษภษการบับนที่เป็นสมาชิก และค่าเสื่อมราคาทีเพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ทีแล้วเสร็จ

รายการ	ปี 2562	ปี 2561	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	15.63	14.88	0.75
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคีนสะสม)	6.32	5.54	0.78
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคีนเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	8.74	2.11	6.63

ทั้งนี้ เนื่องจาการบรุษภษา ดำเนินงานในลักษณะทีไม่ค้ำกำไร (Cost Recovery Basis) โดยในทางปฏิบัติกรณีมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บรุษภษา จะจ่ายคีนบรุษภษการบับนที่เป็นสมาชิก หรือกรณีมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย บรุษภษา จะสามารถเรียกเก็บจากบรุษภษการบับนที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนในการลงทุนต่าง ๆ ของบรุษภษามาจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายทีคงไว้ตามมติทีประชุมใหญ่สามัญให้นำมาใช้จ่ายลงทุน นอกจากนี้การลงทุนบางส่วนมาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคีนเงินกู้ของบรุษภษา ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาทีบรุษภษา ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการทีเรียกเก็บจากสายการบับนแล้ว

แนวนั้มทางการเงิน

1. แนวนั้มทางการเงินในปี 2563

ตามประมาณการแผนการเงินประจำปี 2563 (ปี 2563-2567) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ 6/2562 (626) เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2562 บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี 2563 จำนวน 13,663.74 ล้านบาท ประกอบด้วยรายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 12,665.03 ล้านบาท โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2562 ร้อยละ 4.6 และมีอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เรียกเก็บปัจจุบันสำหรับ En Route Charge อัตรา 3,500 บาทต่อหน่วย และ Terminal charge อัตรา 500 บาทต่อหน่วย และมีรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่น ๆ จำนวน 998.71 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการได้รับอนุมัติไว้รวม จำนวน 13,376.43 ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 287.31 ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี 2563 มีกรอบเงินเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 1,280.00 ล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2563-2567 โดยสามารถใช้จ่ายลงทุนจากเงินรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินผู้ถือหุ้นสะสม โดยไม่ต้องเบิกใช้เงินกู้ในปีงบประมาณ 2563

ทั้งนี้ ตามแนวนั้มทางการเงินในปี 2563 เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย และมีสภาพคล่องทางการเงินค่อนข้างสูง จึงสามารถนำสภาพคล่องคงเหลือมาใช้จ่ายในการลงทุนแทนการเบิกเงินกู้ระยะยาวได้

2. แนวนั้มทางการเงินในระยะ 5 ปี (ปี 2563-2567)

ประมาณการทางการเงินระยะ 5 ปี (ปี 2563-2567)

ตามแผนการเงินประจำปี 2563 (ปี 2563-2567) ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2563-2567 คาดว่าบริษัทฯ จะมีรายได้รวมเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 6 ต่อปี โดยสามารถคงอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บปัจจุบันได้จนถึงปี 2564 ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายผลการดำเนินงานที่บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร สำหรับค่าใช้จ่ายดำเนินการมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 7 ต่อปี โดยบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายตลอดระยะเวลา 5 ปี

แผนการลงทุนและการจัดหาแหล่งทุนในระยะ 5 ปี จากแผนการลงทุนในระยะ 5 ปี (ปี 2563-2567) ซึ่งสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2563-2567 ของบริษัทฯ คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ 13,000.00 ล้านบาท การลงทุนส่วนใหญ่อยู่ในภาคความปลอดภัยและสนับสนุน โดยภาคความปลอดภัยเป็นการลงทุนเพื่อปรับปรุง/พัฒนาระบบอุปกรณ์ให้มีความทันสมัยและให้บริการได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัย (Safety) รองรับการเติบโตของบริการเที่ยวบิน (Capacity and Efficiency) การจัดการระบบ/อุปกรณ์เพื่อรักษาเสถียรภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินอากาศ โดยเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์เดิมที่เสื่อมสภาพและจัดหาเพิ่มเติม การลงทุนเพื่อการพัฒนาเทคโนโลยีระบบบริการการเดินอากาศตามแผนการพัฒนาระบบการบิน (Aviation System Block Upgrade: ASBUs) ของ ICAO โดยบริษัทฯ คาดว่าจะใช้จ่ายจากเงินรายได้ค่าบริการรอจ่ายคืนและเงินทุนหมุนเวียนอื่นจากสภาพคล่องคงเหลือได้เพียงพอ



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากบริษัทตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่องบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



จะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการ ที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงิน จากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงิน แผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยง ผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบ เพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็น สาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการ สมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรง ตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการ ตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพ ของการควบคุมภายในของบริษัท

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผล ของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปรูเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง ของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปรูว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัท ในการดำเนินงาน ต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกต ถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชี ที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือ สถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูล ว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่



สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน .

น.ร.

(นางสาวบรรณ คิริสิงห์สังชัย)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

ส.ท.

(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินเชี่ยวชาญ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

		หน่วย : บาท	
	หมายเหตุ	30 กันยายน 2562	30 กันยายน 2561
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	1,793,614,880.29	2,892,457,970.32
เงินลงทุนชั่วคราว	5.2	5,838,545,982.49	3,197,790,255.40
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	5.3	1,318,280,164.46	1,561,875,045.06
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		2,826,471.00	11,821,796.00
วัสดุคงเหลือ	5.4	72,730,885.25	100,800,688.29
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.5	74,927,531.80	12,329,017.96
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		9,110,925,915.29	7,777,074,773.03
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน	5.6	123,000,000.00	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5.7	71,700,000.00	56,100,000.00
เงินให้กู้ยืมระยะยาว		4,243,856.00	4,100,617.00
อาคารและอุปกรณ์	5.8	7,212,532,833.17	6,970,997,616.83
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.9	122,005,958.23	80,602,864.02
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	5.10	699,199,065.34	988,836,218.04
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		8,232,681,712.74	8,100,637,315.89
รวมสินทรัพย์		17,343,607,628.03	15,877,712,088.92

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

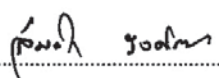
บริษัท วิทยาการบัญชีแห่งประเทศไทย จำกัด

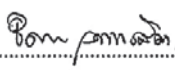
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

		หน่วย : บาท	
	หมายเหตุ	30 กันยายน 2562	30 กันยายน 2561
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.11	1,558,730,019.67	1,601,907,472.37
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.12	126,940,000.00	126,940,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.13	85,547,878.86	243,666,864.92
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		4,203,092.13	5,124,540.98
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	5.14	9,715,370,122.78	9,338,202,071.72
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.15	595,431,114.81	567,341,802.73
รวมหนี้สินหมุนเวียน		12,086,222,228.25	11,883,182,752.72
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร		110,247.59	108,996.78
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.16	317,130,000.00	444,070,000.00
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.17	3,857,441,969.35	2,550,366,585.35
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		4,214,682,216.94	2,994,545,582.13
รวมหนี้สิน		16,300,904,445.19	14,877,728,334.85
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น	5.18		
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		660,000,000.00	660,000,000.00
ทุนที่ชำระแล้ว			
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		660,000,000.00	660,000,000.00
เงินกองทุนสวัสดิการ	5.19	382,703,182.84	339,983,754.07
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		1,042,703,182.84	999,983,754.07
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		17,343,607,628.03	15,877,712,088.92

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นายสมนึก รงค์ทอง)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


 (นางชิตกมล สุนทรสถิต)
 ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยการบันแห่งประเทศไทย จำกัด

งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

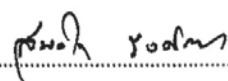
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	30 กันยายน 2562	30 กันยายน 2561
รายได้		
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	12,202,685,050.08	12,244,849,249.77
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	704,895,131.24	589,072,816.19
รายได้จากงานที่รับทำ	134,849,281.62	141,190,519.01
รายได้อื่น	5.21 304,886,719.40	140,734,477.03
รวมรายได้	13,347,316,182.34	13,115,847,062.00
ค่าใช้จ่าย		
ต้นทุนงานรับทำ	90,305,941.12	93,266,523.14
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	42,577,876.01	37,814,607.88
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	5.22 9,612,410,839.30	7,630,232,792.23
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,196,868,569.42	1,112,847,219.18
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	296,995,003.83	326,555,196.02
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	252,783,272.35	250,181,569.67
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	186,287,139.37	164,213,379.39
ค่าใช้จ่ายอื่น	5.23 811,777,219.07	1,128,583,578.79
ต้นทุนทางการเงิน	8,948,874.75	13,710,581.04
รวมค่าใช้จ่าย	12,498,954,735.22	10,757,405,447.34
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	848,361,447.12	2,358,441,614.66
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	848,361,447.12	2,358,441,614.66
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	-	-
รายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น	-	-
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-

๕๖

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสมนึก รงค์ทอง)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางชิตกมล สุนทรสิน)

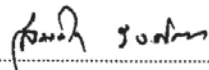
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

8

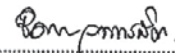
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

	หน่วย : บาท		
	บริษัท	เงินกองทุนสวัสดิการ	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	660,000,000.00	304,758,989.87	964,758,989.87
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการสำหรับปี	-	35,224,764.20	35,224,764.20
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	660,000,000.00	339,983,754.07	999,983,754.07
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	660,000,000.00	339,983,754.07	999,983,754.07
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการสำหรับปี	-	42,719,428.77	42,719,428.77
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	660,000,000.00	382,703,182.84	1,042,703,182.84

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสมนึก รงค์ทอง)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางชิตกมล สุนทรลิต)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยาการbinแห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	30 กันยายน 2562	30 กันยายน 2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการbinที่เป็นสมาชิกซึ่งไม่ได้รวมเงินปันผล	848,299,690.22	2,358,382,542.84
รายการปรับกระทบเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	703,962.72	(61,147.11)
(กลับรายการ) หนี้สงสัยจะสูญ	(7,316,408.85)	41,328,205.70
หนี้สูญ	650,105.53	2,567,178.71
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,197,071,012.49	1,113,012,142.51
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	478,143.15	2,635,394.09
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(415,954.39)	(617,644.20)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	628,164.58	14,157,966.65
รายได้รอการรับรู้โอนเป็นรายได้	(3,311,913.65)	(3,002,350.33)
ดอกเบี้ยรับ	(16,922,817.63)	(75,287,869.69)
ดอกเบี้ยจ่าย	8,948,874.75	13,710,581.04
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	1,423,128,433.73	132,872,489.52
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการbinที่เป็นสมาชิก		
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	3,351,941,292.65	3,599,697,489.73
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	256,210,710.65	(237,059,283.46)
วัสดุคงเหลือ	28,069,803.04	9,902,435.76
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(62,598,513.84)	(7,230,948.58)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(43,272,978.02)	46,740,764.23
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	(71,193,396.06)	(399,425,116.31)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(158,118,986.06)	17,847,152.95
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	26,420,631.73	137,784,315.93
เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร	1,250.81	618.06
เงินกองทุนสวัสดิการ	42,719,428.77	35,224,764.20
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	2,970,179,243.67	3,203,482,192.51
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(76,053,049.73)	(86,667,627.22)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,894,126,193.94	3,116,814,565.29

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยาการบัญชีแห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

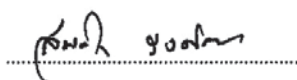
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

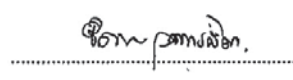
	30 กันยายน 2562	30 กันยายน 2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินรับเงินปันผล	61,756.90	59,071.82
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้น	(123,000,000.00)	-
เงินรับเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	2,648,442,292.87	3,871,555,188.68
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	(5,289,198,019.96)	(5,352,302,782.90)
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)	(15,600,000.00)	(46,000,000.00)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะสั้น	24,203,050.00	26,077,872.00
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น	(18,322,677.00)	(19,286,967.00)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาว	318,206.00	352,150.00
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว	(7,346,493.00)	(7,555,530.00)
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(1,185,949,630.04)	(1,061,250,604.44)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์	(1,093,499.64)	(215,647.00)
เงินรับจากการขายอุปกรณ์	961,200.00	680,574.77
ดอกเบี้ยรับ	110,878,740.01	66,453,529.27
เงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมลงทุน	(3,855,645,073.86)	(2,521,433,144.80)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	-	(37,715,000.00)
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(126,940,000.00)	(750,569,000.00)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(9,870,323.60)	(20,325,354.46)
เงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(136,810,323.60)	(808,609,354.46)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดสุทธิ	(1,098,329,203.52)	(213,227,933.97)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	2,892,457,970.32	3,105,352,654.36
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	(513,886.51)	333,249.93
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	1,793,614,880.29	2,892,457,970.32

รวม

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสมนึก รงค์ทอง)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางชิตกมล สุนทรสิต)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย สม่่าเสมอมีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัทตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้บริษัทได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัท

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินฉบับนี้ประกอบด้วย งบการเงินของบริษัทและเงินกองทุนสวัสดิการ โดยจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความว่าถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554

3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สิ้นค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การร่วมกิจการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

13

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการ หรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	เรื่อง	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2	เรื่อง	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7	เรื่อง	งบกระแสเงินสด

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16	เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23	เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เรื่อง เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	เรื่อง สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	เรื่อง การร่วมกิจการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

15

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	สัญญาเช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	เรื่อง	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	เรื่อง	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	เรื่อง	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23	เรื่อง	ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้

ผู้บริหารของบริษัทได้ประเมินผลกระทบและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นเมื่อนำมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินในปีที่เริ่มใช้

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

4.1.1 รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

๕๕

4.1.2 รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลา และอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

4.1.3 รายได้จากงานที่รับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน

4.1.4 ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

4.1.5 ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยได้มีการกำหนดค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ	อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	50
เกินกว่า 1 ปี ขึ้นไป	100

4.3 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรู้ราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

4.4 เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรู้ราคาทุน ได้แก่

4.4.1 เงินลงทุนชั่วคราว เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน 12 เดือน

4.4.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำเกินกว่า 12 เดือน

4.5 อาคารและอุปกรณ์

4.5.1 อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่เริ่มใช้งานสินทรัพย์ ในอัตราดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	7 - 20	ปี
ระบบอำนวยความสะดวก	5 - 20	ปี
เรตาร์และอุปกรณ์	7 - 15	ปี
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	10 - 20	ปี
อุปกรณ์โทรพิมพ์	7	ปี
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	7 - 20	ปี
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	5 - 7	ปี
รถยนต์และรถยนต์ลากจูง	5	ปี
เครื่องบิน	5 - 25	ปี
สินทรัพย์รับบริจาค	5 - 25	ปี

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนก่อนปี 2557 บันทึกรวมอยู่ในเครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญ และการจัดซื้อทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดรายได้มากกว่า 1 ปี บันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ถาวร

4.5.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 – 10 ปี

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ค่าตัดจำหน่าย คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ร้อยละ 20 ต่อปี

4.7 ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

4.8 รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อันตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น

4.9 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

4.10 ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

บริษัทดำเนินการโดยมิได้ค้ำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนรายได้ที่แต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้น ๆ

4.11 การระดมทุนผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ โดยใช้อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาล ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

4.12 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้ง "กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท วิทยาการbinแห่งประเทศไทย จำกัด" ซึ่งจดทะเบียนแล้วตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และบริษัทจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 8.5-15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

4.13 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน

๒๖

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	2562			หน่วย : ล้านบาท
	2561			
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม	
เงินสดในประเทศ	1.54	2.15	3.69	3.90
เงินฝากธนาคารในประเทศ	1,715.32	74.60	1,789.92	2,888.56
รวม	1,716.86	76.75	1,793.61	2,892.46

5.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	2562			หน่วย : ล้านบาท
	2561			
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม	
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 6 เดือน	-	0.68	0.68	539.11
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 8 เดือน	-	6.10	6.10	-
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 11 - 12 เดือน	5,629.70	202.07	5,831.77	2,658.68
รวม	5,629.70	208.85	5,838.55	3,197.79

5.3 ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	2562			หน่วย : ล้านบาท
	2561			
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม	
ลูกหนี้ค่าบริการ				
เซิร์บ	2.25	-	2.25	14.59
ลูกหนี้สายการบิน	1,352.28	-	1,352.28	1,558.44
ลูกหนี้ในประเทศ	91.46	0.08	91.54	96.79
ลูกหนี้ต่างประเทศ	20.73	-	20.73	81.03
รายได้ค่าบริการค้างรับ	39.48	0.18	39.66	1.64
	1,506.20	0.26	1,506.46	1,752.49
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(292.08)	-	(292.08)	(299.40)
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	1,214.12	0.26	1,214.38	1,453.09
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยค้างรับ	11.64	0.25	11.89	18.46
ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา	25.78	-	25.78	25.78
ลูกหนี้พนักงาน	0.06	-	0.06	0.12

ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น (ต่อ)

	2562			หน่วย : ล้านบาท
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม	2561
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	36.00	-	36.00	30.87
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	<u>4.59</u>	<u>25.58</u>	<u>30.17</u>	<u>33.56</u>
รวมลูกหนี้อื่น	<u>78.07</u>	<u>25.83</u>	<u>103.90</u>	<u>108.79</u>
รวม	<u>1,292.19</u>	<u>26.09</u>	<u>1,318.28</u>	<u>1,561.88</u>

ลูกหนี้สายการบิน ลูกหนี้ในประเทศ และลูกหนี้ต่างประเทศของบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท
ลูกหนี้สายการบิน	
ไม่เกิน 6 เดือน	1,082.83
เกินกว่า 6 - 12 เดือน	(5.33)
เกินกว่า 12 เดือน	274.47
ปรับมูลค่าลูกหนี้จากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ	<u>0.31</u>
	1,352.28
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(271.81)</u>
รวมลูกหนี้สายการบิน	<u>1,080.47</u>
ลูกหนี้ในประเทศ	
ไม่เกิน 6 เดือน	76.51
เกินกว่า 6 - 12 เดือน	6.72
เกินกว่า 12 เดือน	<u>8.23</u>
	91.46
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(11.59)</u>
รวมลูกหนี้ในประเทศ	<u>79.87</u>
ลูกหนี้ต่างประเทศ	
ไม่เกิน 6 เดือน	12.44
เกินกว่า 6 - 12 เดือน	0.22
เกินกว่า 12 เดือน	8.57
ปรับมูลค่าลูกหนี้จากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ	<u>(0.50)</u>
	20.73
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(8.68)</u>
รวมลูกหนี้ต่างประเทศ	<u>12.05</u>

5.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	31.58	64.86
อะไหล่เครื่องบิน	18.37	18.47
อะไหล่เครื่องช่วยเดินอากาศ	11.40	11.67
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	6.38	1.74
วัสดุสำนักงาน	4.26	3.36
อะไหล่อื่น ๆ	<u>0.74</u>	<u>0.70</u>
รวม	<u>72.73</u>	<u>100.80</u>

5.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
เงินมัดจำ	4.55	4.68
งานระหว่างทำ	70.68	4.72
ภาษีซื้อ	0.59	-
บัญชีพัก	<u>(0.89)</u>	<u>2.93</u>
รวม	<u>74.93</u>	<u>12.33</u>

5.6 เงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน

บริษัทได้นำบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกันในสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงไทยต่อกรมสรรพากรเพื่อชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม (ตามหมายเหตุข้อ 5.25)

5.7 เงินลงทุนระยะยาวอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	2562		
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม
กองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง	10.00	-	10.00
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 22 เดือน	-	15.60	15.60
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 36 เดือน	-	<u>46.10</u>	<u>46.10</u>
รวม	<u>10.00</u>	<u>61.70</u>	<u>71.70</u>

56.10

5.8 อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				คงเหลือ	
	ยอดยกมา		ลด	ยอดยกไป		ยอดยกมา		ยอดยกไป		
	1 ต.ค. 61	เพิ่ม		30 ก.ย. 62	1 ต.ค. 61	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 61
อาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท										
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	2,968.59	31.15	6.02	2,993.72	1,934.64	113.32	0.12	2,047.84	945.88	1,033.95
ระบบอำนวยความสะดวก	1,440.20	136.20	32.39	1,544.01	872.83	93.40	14.05	952.18	591.83	567.37
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร ^{1/}	8,782.91	671.29	24.03	9,430.17	5,037.94	601.59	6.07	5,633.46	3,796.71	3,744.97
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	559.38	93.64	3.44	649.58	296.68	55.55	3.37	348.86	300.72	262.70
อุปกรณ์โทรทัศน์	0.06	-	-	0.06	0.06	-	-	0.06	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	1,337.99	226.35	0.84	1,563.50	939.42	116.42	0.72	1,055.12	508.38	398.57
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	1,141.09	194.29	10.28	1,325.10	804.37	142.38	10.03	936.72	388.38	336.72
รถยนต์และรถลากจูง	6.43	-	-	6.43	3.14	0.90	-	4.04	2.39	3.29
เครื่องบิน	813.22	87.38	-	900.60	194.06	34.60	-	228.66	671.94	619.16
สินทรัพย์รับบริจาค	114.16	4.98	30.50	88.64	110.70	3.26	30.45	83.51	5.13	3.46
รวมอาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท	17,164.03	1,445.28 ^{2/}	107.50	18,501.81	10,193.84	1,161.42 ^{3/}	64.81	11,290.45	7,211.36	6,970.19
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ										
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	3.58	0.56	-	4.14	2.77	0.20	-	2.97	1.17	0.81
รวมอาคารและอุปกรณ์	17,167.61	1,445.84	107.50	18,505.95	10,196.61	1,161.62	64.81	11,293.42	7,212.53	6,971.00

หมายเหตุ ^{1/} เรดาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรดาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน

อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

^{2/} เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1,396.03 ล้านบาท

ซื้อเพิ่ม จำนวน 0.53 ล้านบาท สินทรัพย์รับบริจาค จำนวน 4.98 ล้านบาท และโอนรายการสินทรัพย์ระหว่างกัน จำนวน 43.74 ล้านบาท

^{3/} เป็นค่าเสื่อมราคาระหว่างงวด จำนวน 1,159.19 ล้านบาท และโอนค่าเสื่อมราคาสะสมระหว่างกัน จำนวน 2.23 ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

5.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	132.13	83.44
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	79.08 ^{1/}	48.69 ^{1/}
	211.21	132.13
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(89.20)	(51.53)
รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกไป ณ วันสิ้นงวด	122.01	80.60
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	37.67	24.75

^{1/} รับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

5.10 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	988.84	2,967.25
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	<u>1,185.95</u>	<u>1,061.25</u>
	2,174.79	4,028.50
<u>หัก</u> โอนไปอาคารและอุปกรณ์	<u>(1,396.03)</u>	<u>(2,988.33)</u>
โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(79.08)	(48.69)
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	<u>(0.48)</u>	<u>(2.64)</u>
ยอดยกไป ณ วันสิ้นงวด	<u>699.20</u>	<u>988.84</u>

5.11 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	2562		
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม
เจ้าหนี้การค้า			
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	1,059.34	0.06	1,059.40
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	53.17	-	53.17
บัญชีหักกับสินค้าและบริการ	<u>356.54</u>	<u>-</u>	<u>356.54</u>
รวมเจ้าหนี้การค้า	<u>1,469.05</u>	<u>0.06</u>	<u>1,469.11</u>
เจ้าหนี้อื่น			
บัญชีหักเช็คจ่ายระหว่างทาง	16.62	2.71	19.33
บัญชีหักลูกหนี้รอดัดบัญชี	11.36	-	11.36
เจ้าหนี้พนักงาน	10.14	-	10.14
รายได้รับล่วงหน้า	<u>48.64</u>	<u>0.15</u>	<u>48.79</u>
รวมเจ้าหนี้อื่น	<u>86.76</u>	<u>2.86</u>	<u>89.62</u>
รวม	<u>1,555.81</u>	<u>2.92</u>	<u>1,558.73</u>

5.12 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

มียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 126.94 ล้านบาท โดยกู้ยืมจากธนาคารออมสิน วงเงิน 1,650.00 ล้านบาท โดยในงวดนี้ได้รับโอนจากเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 126.94 ล้านบาท และจ่ายชำระคืนเงินต้น จำนวน 126.94 ล้านบาท

5.13 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
	บริษัท	เงินกองทุน
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและสำนักงาน	23.26	-
ค่าสาธารณูปโภค	42.76	-
อื่น ๆ	<u>13.89</u>	<u>5.64</u>
รวม	<u>79.91</u>	<u>5.64</u>

๕๕

5.14 ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	9,338.20	7,379.19
<u>บวก</u> ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	<u>848.36</u>	<u>2,358.44</u>
	10,186.56	9,737.63
<u>หัก</u> คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	<u>(471.19)</u>	<u>(399.43)</u>
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยกไป ณ วันสิ้นงวด	<u>9,715.37</u>	<u>9,338.20</u>

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2562 ครั้งที่ 72 เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 ได้อนุมัติให้คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ปีงบประมาณ 2561 ให้แก่สายการบินผู้ถือหุ้น ในอัตราร้อยละ 20 โดยใช้วิธีการออกใบคืนค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่เดือนเมษายน - กันยายน 2562 และส่วนที่เหลือร้อยละ 80 ให้บริษัทนำมาใช้จ่ายลงทุนในปี 2562 และสำรองเพื่อการลงทุนในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทได้นำไปลงทุนในระบบอุปกรณ์บริการการเดินทางอากาศและอื่น ๆ ตั้งแต่ปี 2557 - 2562 รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 6,626.09 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2562 บริษัทมีรายได้รวม จำนวน 13,347.32 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 12,498.96 ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกจำนวน 848.36 ล้านบาท เมื่อรวมกับค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยอดยกมา จำนวน 9,338.20 ล้านบาท และคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก จำนวน 471.19 ล้านบาท คงเหลือค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ณ วันสิ้นงวดจำนวน 9,715.37 ล้านบาท

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ 2 มีโครงข่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 103.09 ล้านบาท โดยแสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน

5.15 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	2562		
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม
รายได้รอการรับรู้	5.13	-	5.13
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้กรมสรรพากร	408.44	0.21	408.65
เงินประกันสัญญา	169.25	0.05	169.30
บัญชีหักจัดสรรหนี้ ข	0.46	-	0.46
บัญชีหักอื่น	<u>11.89</u>	<u>-</u>	<u>11.89</u>
รวม	<u>595.17</u>	<u>0.26</u>	<u>595.43</u>

หน้า 23

5.16 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

ธนาคาร	สัญญา		ระยะเวลา	โอนเป็นหนี้ที่ถึง		ชำระ		ยอดคงเหลือ	
	ลงวันที่	วงเงิน		กำหนดชำระใน 1 ปี	ระหว่างงวด	ณ 30 ก.ย. 62	ณ 30 ก.ย. 61	ณ 30 ก.ย. 62	ณ 30 ก.ย. 61
ออมสิน	3 ก.ย. 50	1,650.00	15 ปี ปลอดหนี้ 2 ปี	126.94	-	317.13	444.07		

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 บริษัทมีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน 1,650.00 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมจากธนาคารออมสินเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

5.17 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่สำคัญที่ใช้ในการคำนวณประมาณการหนี้สินมีดังต่อไปนี้

	2562	2561
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
อัตราคิดลด	1.53	3.23
อัตราการขึ้นเงินเดือน	7.50	7.50

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	2,550.37	2,504.16
ผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	1,423.12	132.87
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	(76.05)	(86.66)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	3,897.44	2,550.37

ในงวดปี 2562 มีการเปลี่ยนแปลงอัตราเงินชดเชยและค่าตอบแทนความชอบในการทำงานเนื่องจากพ้นจากตำแหน่งเพราะเหตุเกษียณอายุ ตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) โดยกำหนดให้บริษัทจ่ายเงินชดเชยให้แก่ลูกจ้างที่ทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน หรือไม่น้อยกว่าค่าจ้างของการทำงาน 400 วันสุดท้าย ทำให้ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานมียอดเพิ่มขึ้นจากงวดปี 2561

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการคำนวณ

การประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย มีความอ่อนไหวเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของข้อสมมติต่าง ๆ ที่ใช้ในการคำนวณ การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติอาจเกิดขึ้นได้จากการเปลี่ยนแปลงของสภาวะเศรษฐกิจ และประชากรในโครงการผลประโยชน์ โดยการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติแต่ละข้อนั้นเกิดขึ้นแยกจากกัน

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติหลักต่อมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	การเปลี่ยนแปลงมูลค่าปัจจุบัน	
	ของประมาณการหนี้สิน	
	สำหรับผลประโยชน์พนักงาน	
	อัตราเพิ่มขึ้น 1%	อัตราลดลง 1%
อัตราคิดลด	(344.89)	399.44
อัตราการขึ้นเงินเดือน	3.62	(5.49)

5.18 ส่วนของผู้ถือหุ้น

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ทุนเรือนหุ้น ประกอบด้วย ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	600.00	600.00
หุ้น ข (บริษัทการบินต่าง ๆ เป็นผู้ถือหุ้น)	60.00	60.00
รวมทุนเรือนหุ้น	660.00	660.00

5.19 เงินกองทุนสวัสดิการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	76.75	65.14
เงินลงทุนชั่วคราว	208.85	204.44
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	26.09	24.29
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	12.83	11.82
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	61.70	46.10
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	4.24	4.10
อาคารและอุปกรณ์	1.17	0.81
รวมสินทรัพย์	391.63	356.70
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2.92	12.16
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.64	4.11
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	0.26	0.34
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	0.11	0.11
รวมหนี้สิน	8.93	16.72
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	339.98	304.76
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	42.72	35.22
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	382.70	339.98
รวมหนี้สินและส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ	391.63	356.70

ธก

5.20 เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2541 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ 10 ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541 เป็นต้นไป ต่อมาบริษัทได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้บริษัทไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ พ.ศ. 2545 - 2548 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2548 ให้บริษัทยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป

5.21 รายได้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	88.18	56.93
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	-	4.66
เงินปันผล	0.06	0.06
รายได้อื่น	<u>216.65</u>	<u>79.08</u>
รวม	<u>304.89</u>	<u>140.73</u>

5.22 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	7,349.53	6,715.17
ผลประโยชน์พนักงาน	1,423.12	132.87
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	516.89	480.92
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	<u>322.87</u>	<u>301.27</u>
รวม	<u>9,612.41</u>	<u>7,630.23</u>

5.23 ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ค่าสอบบัญชีและค่าสอบทาน	3.72	-
ค่าจัดประชุม	46.33	41.40
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	23.62	104.36
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	33.80	31.31
ค่าบำรุงและบริจาค	23.88	19.48
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	268.32	305.57
ค่าเบี้ยประกันภัย	36.20	35.25
ค่าธรรมเนียม	18.56	124.34
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมและพัฒนา	182.58	178.54
ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์	30.02	40.91
ค่ารักษาความปลอดภัย	67.58	61.61

ค่าใช้จ่ายอื่น (ต่อ)

	หน่วย : ล้านบาท	
	2562	2561
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	0.63	14.13
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	6.29	-
หนี้สงสัยจะสูญ	(7.32)	41.33
หนี้สูญ	0.65	2.57
อื่น ๆ	76.92	127.78
รวม	811.78	1,128.58

5.24 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 บริษัทได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 342.66 ล้านบาท บริษัทได้โอนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 173.60 ล้านบาท ที่เหลืออีก จำนวน 169.06 ล้านบาท กำหนดโอนภายใน 10 ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงาน พร้อมดอกเบี้ยในอัตราก้าวเฉลี่ยเงินฝากประจำ 1 ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทได้โอนเงินบำเหน็จค้างนำส่งส่วนที่เหลือ เข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดปีบัญชี 2545 แล้ว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 3,210 ราย บริษัทจ่ายเงิน สมทบเข้ากองทุนในงวดบัญชีนี้ จำนวน 518.27 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 516.89 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 1.38 ล้านบาท)

5.25 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ตามที่บริษัทดำเนินการกิจบริการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องตามสัญญาที่ทำไว้กับ กระทรวงคมนาคม โดยได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 254) พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ซึ่งต่อมากกรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัทตั้งแต่ปีบัญชี 2546 – 2554 โดยไม่มีประเด็นหรือข้อสงสัยเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้ของบริษัท อย่างไรก็ตาม ในเดือนพฤศจิกายน 2556 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัท สำหรับปีบัญชี 2555 และมีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบสภาพกิจการในเดือนมีนาคม 2557 ว่ายังมีประเด็นเกี่ยวกับ ภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้จากงานที่รับทำให้แก่ลูกค้าอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้าบริษัทสายการบินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชี ปี 2555 ซึ่งจากการติดตามประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวพบว่าบริษัทมีภาระค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 จนถึงเดือนมิถุนายน 2561 รวมเป็นเงินจำนวน 234.77 ล้านบาท ประกอบด้วย ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท และเบี้ยปรับและเงินเพิ่มจำนวน 122.66 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทได้จ่ายชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท ให้กรมสรรพากรแล้วเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2561 คงเหลือเบี้ยปรับและเงินเพิ่มที่ยังมิได้ชำระจำนวน 122.66 ล้านบาท และมีหนังสือที่ บวท 1228/2561 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการขยายกรอบกำหนดเวลา การยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อยกเว้นในส่วนของเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม โดยบริษัทได้นำบัญชีเงินฝาก ธนาคารกรุงไทย ประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกันในสัญญาค้ำประกัน ของธนาคารกรุงไทยต่อกรมสรรพากรเพื่อขอชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่มไว้ก่อน

AEROTHAI 



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

102 ซอยงามดูพลี ทุ่งมหาเมฆ สาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์: 66(0) 2285 9035-42 โทรสาร: 66(0) 2287 3798

www.aerothai.co.th Email: prga@aerothai.co.th